

LES ANNALES

DE LA

RÉGIE DIRECTE

REVUE INTERNATIONALE

TOME TROISIÈME

IMPRIMERIE TH. MARTIN. — NIORT

LES ANNALES

DE LA

RÉGIE DIRECTE

REVUE INTERNATIONALE

Paraissant tous les mois.

Directeur :

Edgard MILHAUD

Professeur d'économie politique à l'Université de Genève.

ANNÉE 1910-1911

3

TOME TROISIÈME

DIRECTION ET RÉDACTION
8, Rue Saint-Victor, 8

ADMINISTRATION
6, Rue Pécolat, 6

GENÈVE



3e Année N° 19 Novembre 1910.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LA SITUATION DES CHEMINOTS DE L'ÉTAT SUISSE ET DE LA COMPAGNIE P.-L.-M.

Par Edgard MILHAUD,

Professeur d'économie politique à l'Université de Genève.

A Genève se rencontrent deux grands réseaux de chemins de fer : celui d'une Compagnie capitaliste française, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et celui de l'Etat suisse. Côte à côte, dans la même gare, la gare centrale de Cornavin, travaillent des employés du P.-L.-M., au nombre de 380 environ, et des employés des Chemins de fer de l'Etat suisse, au nombre de 300 et quelques. Quand, le 13 octobre dernier, la grève fut déclarée sur le P.-L.-M., les cheminots de cette Compagnie, à la gare de Genève, cessèrent le travail en masse, instantanément. Le haut personnel du P.-L.-M. à la gare, débordé, désemparé, tenta de s'assurer le concours des employés des chemins de fer de l'Etat suisse, pour pourvoir aux besoins les plus pressants, mais ceux-ci répondirent : « Nous ne ferons pas la plus petite parcelle du service de nos collègues du P.-L.-M., qui, pour un travail égal, ont un salaire de beaucoup inférieur au nôtre. »

Le mouvement de grève a été écrasé. A Genève, 48 cheminots ont été révoqués. Mais le dernier mot a-t-il été dit ? Il nous paraît bon de verser au dossier de l'affaire un commentaire du mot des cheminots suisses, sous la forme d'un parallèle détaillé entre leur situation et celle des employés du P.-L.-M. Il est, en tout état de cause, instructif — et suggestif — de comparer les conditions de travail faites à leur personnel par une puissante compagnie capitaliste et par un réseau d'Etat.

Pour que cette comparaison atteigne à la plus grande rigueur possible, nous l'avons fait porter essentiellement sur les catégories d'agents représentées, pour l'un et pour l'autre réseau, parmi les employés stationnés à Genève, et par suite qui se trouvent dans des conditions identiques tant au point de vue du coût de la vie qu'à celui des lois sur le travail. Toutefois, pour élargir la portée de notre étude, nous avons dû y faire entrer d'autres catégories, que nous ne manquerons pas, au moment d'en parler, de signaler comme telles.

Si une raison décisive d'actualité et d'opportunité nous fait choisir l'heure présente pour cette comparaison, nous devons immédiatement noter qu'en la faisant à cette heure — au lieu d'attendre quelques mois — nous nous plaçons dans les conditions les plus défavorables possibles aux Chemins de fer fédéraux. En effet, la situation de leur personnel sera notablement améliorée à bref délai, en vertu d'une loi sur les traitements votée le 23 juin 1910. Mais il ne peut être fait encore état de ces améliorations, dont le détail ne sera connu qu'à la publication de la nouvelle échelle des traitements; et d'ailleurs, pour que la valeur de nos constatations soit entière, il faut qu'elles portent non sur des situations d'avenir, même inscrites dans la loi et dans des règlements, même certaines, mais sur des réalités actuelles. Disons donc simplement, au début de ce travail, qu'on estime communément que le relèvement sera de 15 à 20 0/0, — progrès que nous nous empresserons de chiffrer ici même, l'heure venue, et qui accroîtra sensiblement, dans un avenir tout proche, la distance qui dès aujourd'hui sépare la situation du personnel du P.-L.-M. de celle du personnel des Chemins de fer fédéraux.

I. L'AVANCEMENT. — MÉTHODES DÉMOCRATIQUES ET SYSTÈME DU BON PLAISIR

Avant les différences particulières qui existent dans la quotité des traitements sur l'un et sur l'autre réseau, et plus encore qu'elles, s'il est possible, une opposition d'ordre général frappe l'observateur, opposition à laquelle les agents de l'un et de l'autre réseau sont au plus haut point sensibles, et *qu'ils signalent immédiatement*. La carrière de l'employé des C. F. F. est entourée de garanties rigoureuses, fixées par la loi et par des règlements. Une échelle des traitements fixe pour chaque emploi les classes ou catégories qu'il comporte, et le minimum ainsi que le maximum de traitement de chacune ; et, du minimum au maximum, l'agent avance régulièrement, par augmentations qui ont lieu mathématiquement tous les trois ans, et qui sont uniformément de 300 fr. La rigueur de cette règle est sinon renforcée, du moins rendue plus évidente et éclatante par le fait que toutes les augmentations ont lieu simultanément. C'est l'ensemble du personnel qui progresse d'un degré, qui est augmenté, promu, à la même minute. Cette façon de procéder paraît comporter une difficulté : comment les choses se passeront-elles pour les agents nommés dans l'intervalle de deux augmentations trisannuelles? Seront-ils favorisés, en recevant les 300 francs d'augmentation avant moins de trois

années de service, ou seront-ils défavorisés, en ne prenant rang, pour être augmentés, qu'à dater de l'augmentation suivante ? Entre ces deux solutions également contraires à la justice, l'administration en a adopté une troisième, qui consiste à accorder aux nouveaux agents, au moment de l'augmentation générale, une augmentation proportionnelle à la durée de leurs services. Ici encore, tout se passe selon un mécanisme très simple. Voici un exemple : une augmentation générale ayant lieu le 1er avril 1906, le montant de l'augmentation sera :

1° De 300 francs pour les agents nommés avant le 1er octobre 1903 ;

2° De 200 francs pour les agents nommés du 1er octobre 1903 au 30 septembre 1904 ;

3° De 100 francs pour les agents nommés du 1er octobre 1904 au 30 septembre 1905.

Quant aux agents nommés après le 1er octobre 1905, ils recevront l'augmentation de 300 francs lors de la promotion trisannuelle suivante, le 1er avril 1908.

L'augmentation périodique de traitement ne peut être suspendue, en tout ou en partie, que dans des cas tout à fait exceptionnels, « pour cause de services insuffisants ou de mauvaise conduite ». D'autre part, il n'y a d'augmentation anticipant sur la date de l'augmentation trisannuelle générale ou excédant la quotité générale de 300 fr. qu'en certains cas de nomination à un poste plus important ou à un grade plus élevé. Mais, dans la règle, l'agent, nommé à un emploi supérieur, y garde son traitement — s'il est égal ou supérieur au minimum que comporte cet emploi — jusqu'à la prochaine augmentation trisannuelle, et poursuit son avancement avec une augmentation de 300 fr. tous les 3 ans, le seul effet de son accession à une classe supérieure étant de reculer la limite du maximum. Ajoutons que l'agent avance d'un emploi à un emploi supérieur d'après le résultat d'examens subi, combiné avec ses notes de service. Tout est réglé, régulier, uniforme.

Au contraire, sur le P.-L.-M. l'avancement est irrégulier, incertain, arbitraire, perpétuellement soumis au bon plaisir des chefs. Des considérations étrangères au service — les opinions politiques, économiques, religieuses... ou irreligieuses de l'employé, sa participation ou sa non-participation au syndicat, les recommandations, etc., etc., — jouent le plus grand rôle dans sa carrière. Celui-ci est secrétaire du syndicat : son affaire est réglée, on le remerciera au premier prétexte. Tel autre — je me borne à redire ce

qui m'a été dit — jouit « du *piston* d'un député réactionnaire ou d'un évêque » : il bénéficiera de toutes les faveurs.

Aussi, l'employé se sent-il sur les C. F. F. libre et sûr de l'avenir, et sur le P.-L.-M. dépendant et menacé : différence primordiale dont l'importance ne saurait être traduite par aucun chiffre.

II. Secours et pensions.

Sur les salaires et traitements dont il va être parlé il est fait, sur les deux réseaux, une retenue pour les caisses de secours et pensions. Cette retenue est uniformément, pour les salaires des ouvriers, de 4 0/0 sur les deux réseaux; pour les traitements des employés et fonctionnaires, elle est de 4 0/0 sur le P.-L.-M. et de 5 0/0 sur les C. F. F. : donc, ici, pour l'employé, augmentation de charges sur les C. F. F. Mais ce supplément de retenue est insignifiant, alors que le supplément d'avantages fourni par la Caisse de pensions et de secours des C. F. F. est considérable. Même sensiblement amélioré par la loi du 21 juillet 1909, qui va entrer en vigueur le 1er janvier 1911 (amélioration qui aura d'ailleurs pour contre-partie, pour tous les nouveaux agents, ouvriers et employés, le relèvement de la retenue de 4 0/0 à 5 0/0), le régime des secours et retraites sous lequel sont ou vont être placés les cheminots français ne supporte pas la comparaison avec le régime établi par les C. F. F. Dans un numéro précédent des *Annales* (1), nous avons cité à ce sujet les résultats d'une enquête à laquelle s'est livré le groupe d'études P.-L.-M. de la Chambre consultative des agents de chemins de fer français. Dans une lettre au Ministre des Travaux Publics, la Chambre consultative des agents disait : « Les statuts qui régissent la caisse des retraites des Chemins de fer fédéraux sont un vrai modèle de clarté et de précision, en même temps qu'ils font ressortir les nombreux avantages de la réglementation suisse sur la loi qui va nous être appliquée en France. » Rappelons quelques-uns de ces avantages. Sur les C. F. F., la pension peut être obtenue pour invalidité après cinq ans de service) 36 0/0 du salaire de base; en France (après qu'après quinze ans de service. Elle atteint sur les C. F. F. (après sur les C. F. F., 60 0/0 du salaire de base, en France, 50 0/0. Sur quinze ans de service) 30 0/0. Elle atteint à 25 ans de service, sur les C. F. F. 60 0/0 du salaire de base, en France, 50 0/0. Sur les C. F. F., tout agent invalide avant la fin de sa cinquième année de service reçoit une indemnité allant de 50 0/0 à 150 0/0 de son

1. — Juin 1910 (2e année, p. 255-256).

salaire ou sa veuve reçoit la moitié de cette indemnité plus un cinquième par enfant. D'après la loi française, en pareil cas, ni l'agent ni sa veuve ne reçoivent rien. Sur les C. F. F., la veuve a droit à 50 0/0 de la pension du mari, sans fixation de durée du mariage. La loi française prévoit pour la veuve une pension du même taux, mais seulement à l'une des conditions suivantes : ou qu'il y ait trois ans de mariage au moins ou qu'il existe un enfant au moment où le mari cesse ses fonctions, ou que la cessation des fonctions du mari soit la conséquence d'un accident survenu dans le service. Sur les C. F. F., il est en plus attribué à chaque enfant de moins de 18 ans 10 0/0 de la pension du père, disposition qui n'existe pas dans la loi française. Sur les C. F. F., en cas de décès d'agent sans descendance, célibataire ou veuf, les parents, frères ou sœurs, à la charge de l'agent touchent 30 0/0 de la pension qu'il aurait touchée lui-même. Rien de tel en France. Sur les C. F. F., en cas de décès d'agent actif ou retraité, les ayants droit touchent 100 francs comme indemnité de décès. Rien de tel en France.

III. Indemnité pour renchérissement de la vie.

Autre différence d'ordre général à l'avantage des agents des C. F. F. : aussitôt que s'est manifesté, d'une manière continue et frappante, le renchérissement de la vie, sur ce réseau une indemnité a été allouée à tous les agents. Elle a d'abord été, en 1906 et 1907, de 100 francs par an pour les employés mariés et de 50 francs pour les célibataires ; en 1908, elle a été de 200 francs pour les mariés ou chargés de famille et de 100 francs pour les célibataires non chargés de famille ; depuis 1909, elle est de 200 fr. pour tous. Sur le P.-L.-M., le principe de l'indemnité pour renchérissement de la vie a bien fini par être admis, mais très tard, tout récemment : son application date du 1er juillet 1910. Ajoutons qu'il n'est pas appliqué partout, mais seulement dans quelques grandes villes : Genève est du nombre. Enfin, lorsqu'il y a indemnité, son taux varie suivant les catégories d'agents : 72 fr. pour les uns, 75 francs pour d'autres, 144 ou 150 francs pour les plus favorisés — en sorte que le maximum est encore inférieur de 25 0/0 au montant de l'indemnité uniforme allouée à leurs employés par les Chemins de fer de l'Etat suisse.

On pourrait être tenté de voir une compensation à l'absence ou à l'exiguïté de l'indemnité de renchérissement sur le P.-L.-M. dans les « gratifications » allouées le 1er janvier sur ce réseau et qui n'existent pas sur les C. F. F. Mais ces gratifications, importantes

pour certains fonctionnaires supérieurs — jusqu'à doubler leur traitement mensuel — sont minuscules et insignifiantes pour les petits, quand, ce qui n'est nullement le cas général, elles existent pour eux. Il n'y a rien de commun, en effet, à aucun égard, entre les *indemnités* fixes, uniformes, décrétées par la loi, que les C. F. F. accordent à tous leurs agents et les *gratifications* distribuées par le P.-L.-M. à quelques-uns, au hasard, ou pour de trop bonnes raisons. Et ce n'est certes pas la moindre des supériorités des C. F. F. que d'ignorer le système des gratifications.

IV. L'Équipement.

Par contre — et nous trouvons ici un nouvel avantage du côté des C. F. F. — sur ce réseau c'est une règle que l'équipement est fourni à l'agent gratuitement, alors que le P.-L.-M. le laisse à sa charge. L'employé des C. F. F. reçoit ainsi une sorte de supplément de salaire en nature, sous forme d'habillement, — supplément nullement négligeable : c'est ainsi que les agents de trains reçoivent tous les ans une tenue complète et une blouse, d'une valeur de 140 francs, et tous les deux ans une capote, valant de 40 à 45 francs, ce qui représente une moyenne annuelle de 160 fr. environ. Aussi sont-ils mieux vêtus que les agents du P.-L.-M., qui, avec leurs salaires insuffisants, doivent acheter eux-mêmes leur équipement. L'agent de trains du P.-L.-M. se contente d'un équipement d'une valeur totale de 83 fr. 90 (capote, 42 fr. ; pantalons, 14 fr. ; veston, 24 fr. ; casquette, 3 fr. 90). Et sa capote, qui, avec le temps, se recouvre de pièces, lui fait sept ans...

V. Les hommes d'équipe.

Les catégories d'agents dont nous allons étudier la situation comparée sur les C. F. F. et sur le P.-L.-M. sont les suivantes : hommes d'équipe, agents de train, commis, manœuvres de dépôt, visiteurs, chauffeurs et mécaniciens.

L'homme d'équipe — qui est chargé de la manutention des colis et de la manœuvre à l'épaule des wagons — débute sur le P.-L.-M. comme sur les C. F. F. en qualité de journalier, mais avec 3 fr. 25 par jour sur le P.-L.-M. (salaire payé à Genève) et 4 francs sur les C. F. F., ce qui représente, à l'avantage de l'agent des C. F. F., une différence de 20 0/0.

Sur le P.-L.-M., il est d'abord auxiliaire (pendant 6 mois, un an, 15 jours, au gré des caprices), puis il fait comme ouvrier permanent une année de stage, et il est enfin « embrigadé » comme homme d'équipe, parfois deux ans après son entrée au

service de la Compagnie. Sur les C. F. F., il est « commissionné » comme homme d'équipe après un an au plus, souvent après six mois.

« Embrigadé » sur le P.-L.-M., « commissionné » sur les C. F. F., il reçoit maintenant un traitement fixe, compté au mois sur le P.-L.-M. et à l'année sur les C. F. F. Pour faciliter les comparaisons, nous convertirons le traitement mensuel du P.-L.-M. en trai-traitement annuel. Ce traitement est, la première année, de 1.200 francs sur l'un et sur l'autre réseau, mais il est majoré d'une indemnité pour renchérissement de la vie qui est sur les C. F. F. de 200 francs et sur le P.-L.-M. de 72 francs. Les traitements s'établiront ainsi sur les C. F. F. à 1.400 francs et sur le P.-L.-M. à 1.272 francs, soit une différence, en faveur de l'homme d'équipe des C. F. F., de 128 francs ou de 10 0/0.

Le maximum de traitement de cette catégorie d'agents est atteint sur les C. F. F. après 9 ans environ et sur le P.-L.-M. après 20 ans au moins, et ce maximum est sur les C. F. F. de 1.800 ou de 1.900 francs suivant la classe, et, avec l'indemnité de renchérissement, de 2.000 à 2.100 fr., et sur le P.-L.-M. de 1.560 fr., et avec l'indemnité de 1.632 fr. — soit, à l'avantage de l'agent des C. F. F., une différence de 368 ou 468 fr., c'est-à-dire de 22,54 ou de 28,67 0/0.

A côté des hommes d'équipe engagés dans la filière d'abord comme auxiliaires, ensuite comme stagiaires, nous devons mentionner les ouvriers qui font le même travail, mais comme *journaliers accidentels*. Ceux-là sont embauchés au jour le jour. A vrai dire, souvent on les fait travailler d'une manière à peu près régulière, mais toujours « accidentellement » : on prolonge d'une semaine à l'autre, à travers des intermittences d'un jour, un provisoire constamment renouvelé. Cette façon de faire procède d'une stratégie profonde. Je parle ici, expressément, des ouvriers du P.-L.-M. à Genève. La Compagnie est soumise, à leur sujet, aux lois suisses sur le travail. Or, la « loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications », du 19 décembre 1902, assure aux fonctionnaires, employés et ouvriers de ces entreprises, durant l'année, un minimum de 52 jours libres, convenablement répartis, dont 17 doivent coïncider en tout cas avec un dimanche, et elle édicte qu'aucune retenue ne peut être faite sur les salaires ou sur les traitements à raison des congés qu'elle garantit. Par application de cette loi, tout travailleur qui est occupé par une entreprise de transport du lundi au samedi se trouve avoir droit le dimanche au repos

payé. Or, la Compagnie P.-L.-M. a trouvé le moyen d'échapper à cette obligation pour certains de ses ouvriers : elle les embauche « occasionnellement », comme journaliers « accidentels », le lundi matin et les débauche le vendredi soir ou le samedi matin, les invitant seulement à revenir voir, le lundi suivant, au matin, s'il n'y aurait pas de travail pour eux. Le lundi matin, on les embauche à nouveau, et on les débauche le vendredi qui suit, pour recommencer la semaine suivante.

C'est là, m'ont affirmé un grand nombre d'agents, une pratique courante.

Jamais les Chemins de fer de l'Etat Suisse ne se sont livrés, vis-à-vis de la législation fédérale et vis-à-vis de leurs salariés, à un pareil sabotage.

VI. Les agents des trains : garde-freins, conducteurs, chefs de trains

Il n'y a pas d'agents de trains du P.-L.-M. stationnés à Genève. Ceux qui fonctionnent sur les trains qui aboutissent à cette ville et qui en partent ont leur résidence dans les villes des gares de formation : Ambérieu, Bellegarde, Culoz, etc. Mais ce fait ne porte aucune atteinte à la légitimité de notre comparaison : les données que nous allons fournir sont vraies en effet d'une part de tout le réseau des C. F. F., d'autre part de tout le réseau P.-L.-M., sous l'unique réserve que les agents de trains — ainsi que les mécaniciens et chauffeurs — stationnés dans quelques grands centres de ce dernier réseau, ont en plus, depuis le mois de juillet dernier, une indemnité pour renchérissement de la vie de 120 fr. au maximum.

Les agents de trains débutent sur les C. F. F. comme aspirants garde-freins. Ils reçoivent alors 2 fr. 50 par jour, plus une indemnité kilométrique de 50 fr. par mois en moyenne, plus — bien entendu — l'indemnité pour renchérissement de la vie de 200 fr. par an, ce qui représente un traitement annuel de 2.050 francs environ.

Mais déjà après six ou sept mois de service ils sont nommés garde-freins. Leur traitement total se compose alors de quatre parties : 1° le traitement principal ; 2° l'indemnité kilométrique ; 3° une allocation supplémentaire fixe ; 4° l'indemnité pour renchérissement de la vie. Le traitement principal — ou *traitement* à proprement parler — va de 1.200 fr., traitement de début, à 1 600 fr. Après trois ans de service il est porté à 1.500 fr., et après six ans à 1.600 fr., si l'agent est resté dans cette catégorie ; mais,

en général, il en sort après trois ans de service comme garde-freins, pour devenir conducteur. L'indemnité kilométrique est en moyenne de 50 fr. par mois (600 fr. par an) ; l'allocation supplémentaire fixe est de 480 fr. par an et l'indemnité pour renchérissement de la vie est, comme pour tous les agents, de 200 fr. Le garde-freins gagne ainsi les trois premières années 1.200 francs plus 600 fr. plus 3480 fr. plus 200 fr., soit 2.480 fr. ; les trois années suivantes il gagne 2.780 fr. ; à partir de la septième année, 2.880 francs.

Mais, nous l'avons vu, il est de règle qu'après trois ans de service dans cette catégorie il soit transféré dans la catégorie supérieure des conducteurs. Le traitement total se compose, pour cette catégorie comme pour la précédente et comme pour la suivante — celle des chefs de trains — des quatre éléments : traitement principal, indemnité kilométrique, allocation supplémentaire fixe, indemnité de renchérissement. Le traitement principal a pour limite inférieure 1.200 fr. et pour maximum 1900. Le garde-freins qui a trois ans de service entre dans cette catégorie avec son augmentation périodique normale de 300 fr., c'est-à-dire qu'il débute à 1.500 fr. ; trois ans plus tard il reçoit 1.800 fr., et trois ans plus tard — c'est-à-dire après neuf ans de service, plus les 6 ou 7 mois de stage comme aspirant garde-freins — il arrive au maximum de cette catégorie, 1.900 fr. L'indemnité kilométrique qui s'ajoute à cette partie principale du traitement est en moyenne pour les conducteurs de 60 fr. par mois (720 fr. par an) ; l'allocation supplémentaire est — comme pour les garde-freins — de 480 fr. par an ; il faut y joindre enfin les 200 fr. d'indemnité de renchérissement. L'ancien garde-freins, après avoir fait trois ans de service comme garde-freins, débute donc comme conducteur à 2.900 fr. ; trois ans après il gagne 3.200 et trois ans plus tard 3.300. C'est le maximum de son gain dans cette catégorie. Mais sa carrière normale ne s'arrête pas là. Il devient, généralement, au fur et à mesure des vacances, chef de train.

Le traitement du chef de train va de 1.600 fr. à 2.500 fr. L'ancien conducteur qui a fait, comme conducteur, trois ans au moins à 1.900 fr. (maximum du traitement de cette catégorie), débute comme chef de train avec l'augmentation trisannuelle normale de 300 fr., c'est-à-dire à 2.200. Trois ans plus tard il atteint, avec 2.500, le maximum de cette catégorie. Indépendamment de cette partie principale de son traitement il touche en moyenne, comme indemnité kilométrique, 65 fr. par mois (780 fr. par an) ; il reçoit en plus comme allocation supplémentaire fixe 500 fr., plus l'in-

demnité pour renchérissement de la vie, 200 fr., soit au total 1.580 fr. Son traitement global est ainsi dès la première année de 2.200 fr. plus 1.580 fr., soit de 3.780 fr., et à partir de la quatrième année de 2.500 plus 1.580 fr., soit de 4.080 fr.

Un agent de trains arrive en moyenne à ce maximum de traitement après 18 ans de service total.

Sur le P.-L.-M., l'agent de train débute en général — neuf fois sur dix — comme homme d'équipe, c'est-à-dire (à Genève) avec un salaire de 3 fr. 25 (1.186 fr. 25 par an), converti la seconde année en un traitement fixe de 1.200 fr. Il reste homme d'équipe deux ou trois ans. Ensuite, sur sa demande et après examen, il devient garde-freins (on dit communément, sur le P.-L.-M., « wagonier »). Son traitement de base reste de 1.200 fr.; il s'y ajoute seulement une indemnité de déplacement qui est de 2 fr. par 24 heures d'absence, et qui atteint dans le mois à une moyenne de 28 fr. (14 fois 24 heures d'absence), soit 336 fr. par an, qui élèvent le traitement à 1.536 fr.

Après trois années en moyenne il peut être nommé conducteur. *Il peut :* en fait, certains restent garde-freins toute leur vie, — ce qui ne se voit jamais sur les C. F. F. Conducteur, il gagne 1.350 fr., plus les indemnités de déplacement, soit en moyenne 30 fr. par mois (15 déplacements à 2 fr.), 360 fr. par an. Il gagne en tout 1.710 fr. Le traitement principal comporte des augmentations de 150 fr. jusqu'à 1.800 fr. Quand ce maximum est atteint, le conducteur gagne en tout 2.160 fr.

Mais avant d'avoir atteint ce maximum, et parfois dès sa première augmentation, dès qu'il gagne 1.500 fr., il peut être nommé *avec ce traitement* chef de train (« conducteur-chef »). Le maximum de traitement pour ce dernier grade est de 2.400 fr. Jusqu'à 1.800 fr., les augmentations sont de 150 fr.; de 1.800 à 2.400, elles sont de 300 fr. Au traitement fixe s'ajoute l'indemnité de déplacement, qui est en moyenne de 45 fr. par mois (540 fr. par an). Le maximum du traitement total est ainsi de 2.940 fr., maximum auquel n'arrivent que les plus heureux, et toujours après plus de vingt ans de service.

Entre le minimum et ce maximum, la carrière est irrégulière, incertaine, aléatoire. Aussi ne pouvons-nous pas suivre l'agent pas à pas, comme aux C. F. F., et préciser mathématiquement sa situation après tant et tant d'années de service. Des données qui précèdent, nous pouvons toutefois dégager la comparaison ci-dessous.

La carrière de l'agent de trains débute avec un gain qui, calculé

pour une année, est de 2.050 fr. sur les C. F. F. et de 1.186 fr. 25 sur le P.-L.-M., soit, à l'avantage de l'agent des C. F. F., un surplus de 863 fr. 75 ou de 72,90 0/0. A peine la moitié de la première année est-elle écoulée que l'agent des C. F. F., nommé garde-freins, obtient une notable augmentation : il gagne 2.480 fr. par an (20,97 0/0 de plus qu'en débutant). Sur le P.-L.-M., il y a la seconde année une augmentation quasi nulle (1,15 0/0) : l'agent gagne 1.200 fr. au lieu de 1.186 fr. 25. Ce n'est qu'après deux ou trois ans qu'il est nommé garde-freins et gagne en moyenne 1.536 fr., contre 2.480 fr., traitement de son collègue des C. F. F. La différence à l'avantage de ce dernier est de 944 fr., ou de 61,45 0/0.

Mais cette différence ne va pas tarder à s'accroître. Laissons passer quelques mois. Trois ans et demi se sont écoulés depuis que nos deux agents, au même moment, ont pris du service, l'un sur les C. F. F., l'autre sur le P.-L.-M. Le garde-freins des C. F. F., qui vient de remplir pendant trois ans cette fonction, est normalement nommé conducteur : il gagne maintenant, en moyenne, 2.900 fr., tandis que son camarade du P.-L.-M., récemment nommé garde-freins, gagne 1.536 fr., ce qui établit entre les deux traitements un écart de 1.364 fr., soit, à l'avantage de l'agent des C. F. F., un surplus de 88,80 0/0.

Ce n'est que dix-huit mois, deux ans ou deux ans et demi plus tard que l'employé du P.-L.-M. est nommé conducteur, avec un traitement total d'environ 1.710 fr., celui de son collègue des C. F. F. étant de 2.900 fr. : différence à l'avantage de ce dernier, 1.190 fr. ou 41,03 0/0.

Le conducteur des C. F. F. touche le maximum de son traitement comme conducteur neuf à dix ans après être entré au service des C. F. F.; celui du P.-L.-M. arrive à ce maximum beaucoup plus tard, sans qu'il soit possible de préciser. Ce maximum est pour le premier de 3.300 fr. et pour le second de 2.160 francs : différence à l'avantage du conducteur des C. F. F. 1.140 fr. ou 52,07 0/0.

Enfin, devenu chef de train, l'agent des C. F. F. arrive au maximum de traitement de cette catégorie après dix-huit ans en moyenne, tandis que celui du P.-L.-M. n'arrive au maximum de traitement de cette catégorie, quand il a le rare bonheur d'y arriver, qu'après plus de vingt ans de service. Ce maximum est sur les C. F. F. de 4.080 fr. et sur le P.-L.-M. de 2.940 fr., ce qui représente à l'avantage des chefs de train des C. F. F., vis-à-vis

des plus favorisés parmi ceux du P.-L.-M., une différence de 1.140 fr. ou de 38,77 0/0.

VII. Les commis.

Les commis débutent sur les C. F. F. comme aspirants. Ils sont pendant six mois au pair ; pendant les trois mois suivants, ils reçoivent 50 fr. par mois et pendant les trois mois qui suivent, 70 à 90 fr. Ils passent alors un examen et s'ils sont admis débutent, comme commis de gare ou commis aux marchandises, à 1.200 francs, chiffre porté à 1.320 s'ils ont fait leur école de recrues (1). Aussitôt qu'ils réunissent ces deux conditions : avoir fait leur école de recrues et avoir une année de nomination, leur traitement est de 1.500 fr. Il y a trois classes de commis de gare ou aux marchandises, dont les traitements vont de 1.200 ou 1.320 à 2.000 fr., de 1.500 à 2.400 et de 1.800 à 3.000. Après neuf ans de service, tout commis est au moins à 2.000 fr., et le nombre est grand de ceux qui sont à 2.400. En tout cas, après un maximum de 25 ans de service, chacun arrive sûrement au maximum de 3.000 fr. Sur le P.-L.-M., les commis débutent à 1.200 fr.; après une année ils sont « embrigadés » et gagnent 1.350 fr.; ils obtiennent ensuite, plus ou moins régulièrement ou irrégulièrement, des augmentations qui leur sont accordées dans le cas le plus favorable tous les trois ans — alors que l'augmentation trisannuelle est la règle absolue sur les C. F. F. — et qui jusqu'à 1.800 fr. sont de 150 fr. chaque — contre 300 fr. sur les C. F. F. Au-delà de 1.800 fr. l'augmentation est sur le P.-L.-M. comme sur les C. F. F. de 300 fr. Mais plus de la moitié des agents sur le P.-L.-M. — certains m'ont déclaré : 70 0/0 environ — ne dépassent jamais 2.100 fr., et les autres s'arrêtent en général à 2.400 ou 2.700 fr., une fraction infime seulement arrivant à ce traitement de 3.000 fr. auquel chacun arrive normalement sur les C. F. F.

Ajoutons au traitement fixe l'indemnité pour renchérissement : 200 fr. sur les C. F. F. et, sur le P.-L.-M., pour cette catégorie d'agents, 72 fr. pour les mineurs et 144 fr. pour les majeurs. Tandis qu'après dix ans de service total le commis des C. F. F. gagne en tout, *dans le cas le plus défavorable,* 2.300 fr., après la même période de service le commis du P.-L.-M. gagne, *dans le cas le plus favorable,* 1.944 fr. : différence au profit de l'employé des C. F. F., 356 fr. ou 18,31 0/0. Et après 25 ans de service, tandis

1. — Période du service militaire, dans la vingtième année.

que tous les commis des C. F. F. ont atteint 3.200, plus de la moitié de ceux du P.-L.-M. sont encore à 2.244 fr. : soit, au profit des agents des C. F. F. , une différence de 960 fr. ou de 42,85 0/0.

Ce qui complète le contraste, c'est que, tandis que la durée du travail journalier est pour cette catégorie d'agents de 9 heures ou 9 heures et demie sur les C. F. F. (9 heures en hiver et 9 heures et demie en été, c'est-à-dire du 1er mai au 1er septembre), il est sur le P.-L.-M., toute l'année, de 10 heures ou de 11 heures (10 heures pour les commis aux marchandises et 11 heures pour les commis du secrétariat de la gare voyageurs).

Donc, pour les commis des C. F. F., un surcroît de traitement qui va jusqu'à 42 0/0, et pour les commis du P.-L.-M. un surcroît de travail qui va jusqu'à deux heures par jour.

VIII. Les manœuvres de dépot

Les manœuvres de dépôt (ou nettoyeurs) — chargés du nettoyage et de l'entretien des machines — débutent sur le P.-L.-M à 100 fr. par mois (1.200 fr. par an) et sur les C. F. F. à 4 fr. par jour (1.460 fr. par an). Ajoutons l'indemnité de renchérissement : 72 fr. sur le P.-L.-M. et 200 fr. sur les C. F. F. Le salaire total de début est ainsi de 1.272 fr. sur le P.-L.-M. et de 1.660 fr. sur les C. F. F., soit, à l'avantage des manœuvres des C. F. F., une différence de 380 fr. ou de 30,50 0/0.

L'avancement se fait, sur le P.-L.-M., par augmentations de 60 fr., tous les quatre ou cinq ans. Tel ouvrier qui a douze ans et demi de service reçoit un traitement de 1.320 fr. (l'indemnité pour renchérissement — 72 fr. — non comprise). Le maximum de 1.500 fr. n'est en pratique jamais atteint à Genève, cette catégorie d'agents arrivant, après 25 ou 30 ans de service, à ce maximum de fait : 1.440 fr. (1.512 fr. avec l'indemnité). Sur les C. F. F., le maximum est atteint après 8 ans de service, et il est de 1.900 fr. (2.100 fr. avec l'indemnité de renchérissement). Le manœuvre de dépôt des C. F. F. gagne donc 2.100 fr. à un moment où son collègue du P.-L.-M., après 8 ans de service et ayant obtenu dans le cas le plus favorable deux augmentations, gagne 1.392 fr. : ce qui fait, à l'avantage de l'agent des C. F. F., une différence de 708 fr. ou de 50,82 0/0. Lorsque le manœuvre de dépôt du P.-L.-M., après 25 ou 30 ans de service, est arrivé à son maximum de 1.440 francs plus 72 francs d'indemnité, soit en tout de 1.512 francs, son collègue des C. F. F. a encore sur lui une avance définitive de 588 francs ou de 38,55 0/0.

IX. Les visiteurs.

Les visiteurs — qui sont chargés de la visite des trains à l'arrivée et au départ et de l'entretien du matériel — reçoivent sur le P.-L.-M. un traitement allant de 1.350 à 2.100 francs — ce dernier chiffre constituant un maximum qui n'est atteint par aucun agent à Genève, le plus haut traitement effectif étant de 1.800 francs, — alors que sur les C. F. F. leur traitement commence à 1.800 francs et finit à 3.000. maximum atteint dans la règle après 12 ans de service. Donc, le point d'arrivée, le maximum du P.-L.-M. — 1.800 francs — coïncide avec le point de départ, le minimum des C. F. F. Et même, si nous joignons au traitement final du P.-L.-M. et au traitement initial des C. F. F. l'indemnité pour renchérissement — là, 144 francs, ici, 200 francs — nous constatons que le visiteur des C. F. F. gagne plus au commencement de sa carrière que celui du P.-L.-M. à la fin : exactement 2.000 francs contre 1.944. Si nous les prenons l'un et l'autre au terme de leur carrière, tandis que le visiteur du P.-L.-M. gagne 1.944 francs, celui des C. F. F. gagne 3.200 francs : différence à l'avantage de ce dernier, 1.256 francs, ou 64,60 0/0.

X. Les chauffeurs et les mécaniciens.

Nous devons réunir dans un même groupe les emplois de chauffeur et de mécanicien, qui constituent normalement deux étapes dans une même carrière. Le mécanicien est un ancien chauffeur.

Pour entrer comme chauffeur aux C. F. F., il faut avoir fait trois ans au moins d'apprentissage dans la fabrication des machines. Le postulant passe un examen. S'il est admis, il est employé pendant un an comme ouvrier d'atelier, notamment à la réparation des machines. Il gagne 4 fr. 50 par jour (1.642 fr. 50 par an, plus 200 francs d'indemnité de renchérissement). Devenu chauffeur, il reçoit une rémunération annuelle qui se compose des éléments suivants : 1° le traitement principal; 2° une allocation fixe; 3° des allocations variables (indemnité kilométrique, heures de manœuvres, primes d'économie, indemnités pour découcher, etc.) ; 4° l'indemnité pour renchérissement de la vie. Le traitement principal va de 1.300 à 2.000 francs. L'allocation fixe est de 480 francs pour les chauffeurs de 2e classe et de 600 francs pour ceux de 1re classe (les chauffeurs de 1re classe étant ceux qui sont employés sur les grandes lignes, les chauffeurs de 2e classe, ceux qui sont occupés sur les lignes secondaires). On passe de seconde en première classe après trois ans en moyenne. Les allo-

cations variables forment un total qui est en moyenne de 60 francs par mois (720 francs par an) pour les chauffeurs de seconde classe et de 75 francs par mois (900 francs par an) pour les chauffeurs de première classe. L'indemnité pour renchérissement de la vie est, selon l'universelle règle, de 200 francs. Le chauffeur débute ainsi avec un traitement total moyen de 1.300 francs + 480 francs + 720 francs + 200 francs, ou de 2.700 francs. Trois ans plus tard, il a une augmentation de 300 francs sur son traitement principal, porté à 1.600 francs, et, nommé dans la première classe, il reçoit comme allocation fixe 600 francs au lieu de 480, et comme allocations supplémentaires diverses, 900 francs au lieu de 720. Son traitement total est maintenant de 3.300 fr. Trois ans plus tard, le traitement principal atteint 1.900 francs et le traitement total 3.600. A l'expiration de la période triennale commencée alors, le chauffeur a fait 9 ans de service comme chauffeur plus une année comme ouvrier d'atelier. Il est alors, en règle générale, nommé mécanicien. S'il ne l'était pas, il toucherait du moins le maximum de traitement de cette classe et recevrait en tout 3.700 francs.

Le traitement principal du mécanicien va de 1.800 francs à 3.000. Le chauffeur, qui vient de faire 3 ans avec un traitement principal de 1.900 francs, débute comme mécanicien avec son augmentation trisannuelle qui porte ce traitement à 2.200. Il reçoit en plus 720 francs d'allocation fixe, 80 francs par mois (960 francs par an) d'allocations supplémentaires diverses et 200 francs d'indemnité pour renchérissement, soit en tout 4.080 francs. Trois ans plus tard, son traitement principal, augmenté de 300 francs, est porté à 2.500 francs; il passe de la deuxième classe dans la première — si ce n'est chose faite déjà depuis un an — et à ce titre reçoit comme allocation fixe 900 fr au lieu de 720, et comme allocations supplémentaires diverses, 110 francs par mois au lieu de 80 (soit, par an, au lieu de 960 fr., 1.320 francs) : il gagne en tout 4.920 francs. Trois ans plus tard — soit après 20 ans de service total — son traitement principal est porté à 2.800 francs, et son traitement global à 5.220. Enfin, après 23 ans de service, il a atteint le maximum du traitement principal de sa catégorie : 3.000 francs, et son traitement total est de 5.420 francs.

Sur le P.-L.-M., pour devenir chauffeur, il faut faire preuve, au moyen d'un « essai » et d'un petit examen écrit, de connaissances en matière de mécanique. Certains chauffeurs ne sont pas « embrigadés » et sont de simples journaliers, payés 4 francs par

jour (1.460 francs par an). Il m'a été affirmé, par plusieurs agents particulièrement compétents, que leur proportion est d'environ 50 0/0. Ils n'ont aucun avancement, et reçoivent une retraite dérisoire de 300 francs. Leur traitement total, c'est-à-dire y compris la prime d'économie, est de 1.940 francs. Parmi les chauffeurs « embrigadés », il y a trois classes dont les traitements fixes sont de 1.500, 1.650 et 1.800 francs. Parmi les mécaniciens, il y a quatre classes, dont les traitements sont de 2.100, 2.400, 2.700 et 3.000 francs. A ces traitements s'ajoutent les primes d'économie, qui sont en moyenne pour les chauffeurs, d'après les déclarations de certains, de 40 francs par mois (480 francs par an) et d'après d'autres déclarations, de 50 francs par mois (600 francs par an), et pour les mécaniciens, de 100 francs par mois (1.200 francs par an). Dans les calculs qui suivent, nous adopterons, pour la prime d'économie des chauffeurs, le chiffre le plus haut qui nous ait été indiqué: 50 francs par mois (600 francs par an). Les traitements globaux s'établissent alors: à 2.100 francs pour la 3e classe de chauffeurs, 2.250 pour la 2e classe, 2.400 pour la 1re; 3.300 pour la 4e classe de mécaniciens, 3.600 pour la 3e classe, 3.900 pour la 2e, et 4.200 pour la 1re.

Il faut au moins 18 ans — certains m'ont déclaré: 20 ans — pour arriver au grade de mécanicien de 1re classe. Mais le nombre est grand de ceux qui n'y arrivent jamais.

Si maintenant nous rapprochons les constatations faites successivement pour les chauffeurs et les mécaniciens des deux réseaux, nous aboutissons aux résultats suivants:

Sur le P.-L.-M., il y a des chauffeurs qui restent toujours journaliers, toujours chauffeurs; sur les C. F. F., tout chauffeur est immédiatement, comme chauffeur, agent commissionné à poste fixe, et il n'est chauffeur que pendant la première partie de sa carrière, devenant ensuite mécanicien.

Les chauffeurs du P.-L.-M. qui sont journaliers gagnent en tout, pendant toute leur carrière, 1.940 francs, alors que les chauffeurs des C. F. F. gagnent en débutant 2.700 francs, soit en plus 760 fr. ou 39,17 0/0. Leur retraite est de 300 francs, alors qu'arrivé normalement, comme mécanicien, au terme de sa carrière, l'ancien chauffeur des C. F. F. reçoit comme retraite 3.045 francs (un peu plus du décuple).

Quant aux autres chauffeurs du P.-L.-M., leur traitement initial moyen est de 2.100 francs, contre 2,700 francs sur les C. F. F. Différence en faveur des chauffeurs des C. F. F., 600 francs, soit 28,56 0/0.

Sur le P.-L.-M., le traitement final des chauffeurs est de 2.400 francs, contre 3.700 francs sur les C. F. F. Différence au profit de l'agent de ces derniers : 1.300 francs ou 54,16 0/0.

Sur le P.-L.-M., le traitement initial des mécaniciens est de 3.300, contre 4.080 francs sur les C. F. F. Différence à l'avantage de ces derniers, 780 francs ou 20.60 0/0.

Sur le P.-L.-M., le traitement final maximum des mécaniciens est de 4.200 francs, contre 5.420 sur les C. F. F.: différence à l'avantage de ces derniers, 1.200 francs ou 28,57 0/0.

XI. Petits et gros traitements.

Les salaires et traitements de la large masse du petit et moyen personnel sont donc, sur les C. F. F., considérablement plus élevés que sur le P.-L.-M. Par contre, les traitements du haut personnel, des chefs, y sont considérablement moindres. Les plus hauts traitements, ceux des membres de la Direction générale, vont de 12.000 à 15.000 francs, le maximum, 15.000 francs, étant atteint, selon une progression fixe de 500 francs tous les trois ans, après 18 ans de service. Ces hauts traitements, dans la nouvelle loi, ne sont pas augmentés, et de même, lorsque fut établie l'indemnité pour renchérissement de la vie, ils furent exclus du bénéfice de cette mesure. Enfin, le maximum de salaire pris en considération par la Caisse de pensions et de secours est de 6.000 fr.; le maximum de la pension étant — en règle générale, après 30 ans de service — de 70 0/0 du *salaire de base* (ou salaire pris en considération), un directeur des chemins de fer fédéraux, après 30 ans de service, recevra une pension de 4.200 francs. Aussi, un mécanicien à la veille d'être mis à la retraite (après 26 ans et 9 mois de service — car les années de service des mécaniciens et chauffeurs comptent pour une année et un huitième), me disait-il, non sans fierté : je vais recevoir 3.045 francs de retraite, et lorsque le président de la Direction générale des chemins de fer fédéraux sera retraité lui aussi, il n'y aura guère plus de mille francs de différence entre sa pension et la mienne.

Ainsi vont les choses sur le réseau d'Etat d'une démocratie.

Sur le P.-L.-M. — compagnie capitaliste, calquée sur le modèle de la société capitaliste — autant les petits agents sont misérablement payés, autant les grands chefs le sont grassement. Le directeur donne le *la* du diapason. Son traitement annuel (gratifications non comprises) est de 92.000 francs.

XII. Résumé et conclusion.

Nous pouvons résumer ainsi les constatations qui viennent d'être faites :

Les agents du réseau de l'Etat suisse jouissent, dans leur avancement, de droits précis, garantis par une échelle de salaires et de traitements ; ceux de la compagnie P.-L.-M. sont livrés aux caprices des chefs. Le régime des pensions et secours est sur les chemins de fer fédéraux beaucoup plus humain, beaucoup plus favorable aux employés et à leurs familles que sur le P.-L.-M. Les C. F. F. accordent à tous leurs agents — exception faite des chefs — des indemnités pour renchérissement de la vie depuis 1906 ; le P.-L.-M n'en accorde qu'à quelques catégories d'agents, dans quelques villes, depuis le 1er juillet 1910 seulement, et ces indemnités, variables suivant les catégories d'agents, sont toujours inférieures au montant uniforme de celles des C. F. F. Les C. F. F. fournissent gratuitement au personnel la tenue de service ; le P.-L.-M. la laisse à sa charge. Enfin, si le personnel dirigeant n'est point, sur les C. F. F., gratifié de traitements somptueux comme sur le P.-L.-M., la large masse des ouvriers et employés y est beaucoup mieux rétribuée. La différence — qui va très sensiblement s'accroître lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi — atteint dès maintenant 28 0/0 chez les hommes d'équipe, 61 0/0 chez les garde-freins, 88 0/0 chez les conducteurs, 38 0/0 chez les chefs de train, 42 0/0 chez les commis, 38 0/0 chez les manœuvres de dépôt, 64 0/0 chez les visiteurs, 54 0/0 chez les chauffeurs et 28 0/0 chez les mécaniciens.

Telle est, au point de vue social, la supériorité que possède, sur une Compagnie capitaliste travaillant pour ses actionnaires, un réseau d'Etat qui fonctionne dans l'intérêt de la collectivité, qui a accordé au public de considérables réductions de tarifs, qui a par là intensifié le trafic dans des proportions colossales, et qui, bénéficiant du développement économique général qu'il a créé, a pu puiser dans ses recettes progressivement accrues les ressources nécessaires à une amélioration constante du sort de son personnel.

Edgard Milhaud.

LES PLANS D'EXTENSION DES VILLES EN ANGLETERRE

Par Henry H. SCHLŒSSER,
Avocat,
Membre du Comité exécutif de la *Fabian Society* (Londres).

La loi de 1909 sur les habitations et les plans d'extension des villes, qui a reçu la sanction royale en décembre 1909, a récemment donné au gouvernement central et aux autorités locales des pouvoirs pour contrôler et règler le développement des cités anglaises, champ d'action dans lequel la Grande-Bretagne était singulièrement en retard sur maintes nations du Continent.

Avant 1875, les villes et villages de la Grande-Bretagne étaient dans une condition déplorable. Dans beaucoup de cités, des maisons étaient construites dos à dos dans des cours étroites auxquelles on n'avait accès, en venant des rues principales, que par des ruelles étroites. En Ecosse en particulier, de grandes et mornes maisons-casernes étaient bâties vite et mal sur des terrains vagues, sans aucun égard pour les besoins de lumière ni pour les exigences de l'hygiène. Les jardins de vieilles maisons étaient couverts de misérables bâtisses et la fourniture de l'eau, l'aménagement des latrines étaient d'une horrible insuffisance.

La loi de 1875 sur la santé publique donna aux autorités sanitaires locales les pouvoirs nécessaires pour édicter des règlements afin d'atténuer ces maux, et le Comité du gouvernement local (*Local Government Board*), qui est en Angleterre l'autorité sanitaire centrale, rédigea des règlements modèles pour guider les autorités locales qui seraient disposées à faire usage de ces pouvoirs.

D'après ces règlements, la largeur de la rue (y compris les trottoirs) est fixée à un minimum de 36 à 40 pieds (1), et un espace d'au moins 150 pieds carrés (2) est obligatoire derrière chaque construction.

La hauteur des locaux, l'épaisseur des murs et les conditions de construction des égoûts et voies d'écoulement étaient également réglées, et en peu d'années une sensible amélioration s'est produite, grâce à cette bienfaisante action de l'Etat.

1. — Un pied = 0m30479. 36 pieds égalent donc 10m96 ; 40 pieds, 12m91.
2. — 150 pieds = 45m71.

Ainsi, dans les années qui ont précédé le dernier recensement (1901), le nombre de personnes vivant dans des habitations surpeuplées est tombé de 11,2 0/0 de la population en 1891 à 8,2 0/0 en 1901.

Mais la seule réglementation de la construction au moyen de mesures d'administration était insuffisante pour résoudre le problème.

Huit actes différents du Parlement, qui ont tous, par la suite, été incorporés à la loi de 1909 sur les habitations et les plans d'extension des villes, donnèrent aux autorités locales des pouvoirs pour démolir les maisons dans des quartiers insalubres, pour loger les personnes déplacées par la destruction d'habitations, pour interdire l'usage de toute maison d'habitation particulière jugée impropre à l'habitation humaine, et généralement pour construire des maisons de logement et des habitations pour la classe ouvrière et même pour bâtir des maisons pour magasins et pour aménager des terrains de récréation.

L'activité des autorités locales dans ces matières ressort du fait qu'en 1907 elles logeaient elles-mêmes douze fois plus de monde qu'en 1895, les loyers qui leur étaient payés ayant augmenté dans la même période dans la proportion de 15 à 1.

Mais, jusqu'à la loi de 1909 ci-dessus mentionnée, ni l'Etat ni les municipalités ne possédèrent, par delà ces pouvoirs d'interventions isolées et dispersées, limitées aux quartiers les plus insalubres, le droit général de contrôler le développement d'une cité, par l'établissement d'un plan général précédant toute construction.

Pourtant, quelques expériences avaient été faites par des associations privées, dans différentes parties de l'Angleterre, pour inaugurer le système des plans d'extension des villes.

Le mouvement des cités-jardins donna vite des résultats à Letchworth dans le comté d'Hertford, dans les faubourgs-jardins de Hampstead, Ealing, Wolverhampton, Birmingham et dans d'autres endroits. De plus, à côté de ces entreprises coopératives, quelques grands capitalistes d'un tour d'esprit philanthropique encouragèrent le développement de villages dont le plan était tracé avec soin, pour loger leurs ouvriers. Georges Cadbury à Bournville, près de Birmingham, W. H. Lever de Port-Sunlight, le fabricant de savons, Rowntree à York et d'autres grands industriels ont construit de magnifiques villages modèles pour leurs ouvriers.

Ce mouvement a constitué un grand progrès dans ce domaine, car les règlements modèles du Comité du gouvernement local dont

il a été question plus haut permettent d'entasser quarante-cinq maisons sur un acre, alors qu'à Bourneville et à Port-Sunlight le nombre est limité à huit.

Un autre facteur qui a contribué à forcer le timide gouverment anglais à donner des facilités pour l'établissement de plans d'extension des villes a été l'exemple d'autres nations.

Les municipalités allemandes ont depuis bien des années préparé des plans d'extension « pour les besoins prévus de l'avenir prochain », réservant largement la place des espaces libres, des parcs, assemblant les entreprises industrielles dans une partie spéciale de la cité, etc. D'autres Etats du Continent ne sont pas restés en arrière à l'égard de ces sages réserves pour l'avenir. Mais en Angleterre la société a été lamentablement indifférente vis-à-vis de cette question vitale du milieu national. Dans un village du Pays de Galles que connaît l'auteur, le vent est presque toujours dans le Sud-Ouest, à cause de la conformation des vallées. Pourtant les aciéries qui sont la principale industrie du village sont situées à son extrémité sud-ouest, en sorte que neuf jours sur dix les malheureux habitants vivent dans un continuel brouillard de soufre.

Ce n'est là qu'un exemple entre mille, qui montrent tous l'extraordinaire indifférence des classes dirigeantes d'Angleterre vis-à-vis du bien-être des travailleurs.

Arrivant maintenant à la loi de l'an dernier sur les plans d'extension des villes, qui est entrée en vigueur au commencement de cette année, nous trouvons qu'enfin les autorités locales ont reçu les pouvoirs nécessaires pour établir un devis d'extension des villes concernant toutes les terres de leur territoire vraisemblablement destinées à servir à la construction. Des dispositions peuvent être prises pour l'établissement de parcs, d'espaces libres, et généralement pour la meilleure utilisation de l'ensemble du sol.

Non seulement les autorités locales sont armées pour agir de leur propre initiative, mais encore elles peuvent être forcées par l'autorité centrale (en l'espèce, le Comité du gouvernement local) à préparer un semblable plan.

A la publication du plan, une enquête locale peut être demandée et des objections peuvent être faites, mais si le gouvernement local sanctionne le plan et si le Parlement le confirme, l'œuvre doit se poursuivre et l'autorité responsable a les pouvoirs nécessaires pour repousser les constructions qui ne sont pas en conformité avec le plan ou pour exécuter tous les travaux conformes.

Il est encore trop tôt pour dire quels seront les résultats de cette

mesure législative. En octobre dernier (1910), une grande conférence sur les plans d'extension des villes s'est réunie à Londres, sous la présidence du Lord Maire; M. John Burns, président du Comité du gouvernement local, et ministre responsable de l'exécution de la loi, y a pris la parole.

Il a parlé des 400 squares-jardins de Londres, des jardins du Temple et d'autres espaces libres. Il a mis en relief l'action du milieu sur le caractère, et a promis d'amender la loi s'il apparaît, à l'user, qu'elle est insuffisante pour le but qu'elle poursuit. A une date ultérieure j'espère donc pouvoir relater ici des progrès substantiels réalisés par la loi sur les habitations et les plans d'extension des villes dans ce domaine si important de l'effort municipal.

Henri H. SCHLŒSSER.

(Traduit par Edgard Milhaud).

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER

Sur les réseaux d'Etat de Suède et de Finlande : wagons-lits de troisième classe.

En reproduisant l'information ci-dessous parue dans le *Journal de Genève* du 25 octobre 1910, nous devons seulement rappeler qu'en Suède les chemins de fer sont exploités par l'Etat.

On livrera bientôt à l'exploitation, en Suède, les wagons-lits que l'administration des chemins de fer a destinés à la 3e classe. Les trois premières de ce genre seront d'abord employées pour le trafic sur la ligne Stockholm-Malmœ. Aux deux extrémités du wagon se trouvent des toilettes. L'eau a une température modérée et peut être échauffée dans l'hiver. Les compartiments sont au nombre de neuf. Sept compartiments ont chacun six couchettes. Dans le jour, chaque compartiment a huit places assises. Les deux autres compartiments sont pour quatre personnes le jour et trois la nuit; ils sont réservés aux dames et ont des lavabos particuliers. Chaque compartiment est grand et spacieux. L'administration des chemins de fer suédois a fixé le supplément pour les wagons-lits de 3e classe au prix modique de 2 kr. 50 ocre (environ 3 fr. 50). Si ces nouvelles voitures ont du succès, on en introduira d'autres sur la ligne de Stockholm-Gothembourg.

Des wagons-lits de 3e classe de ce modèle existent depuis vingt ans sur les lignes de l'Etat de Finlande.

BANQUES

La toute-puissance des banques privées en France.

Sous ce titre : *La puissance de l'oligarchie financière,* on lit dans *La Réforme Economique* du 15 juillet 1910 la note suivante :

On parle un peu vaguement, mais avec persistance, de l'éventualité

d'un emprunt dont le produit serait employé à la réfection de notre flotte de guerre. La question est de celles qu'on peut discuter et nous n'y manquerons pas si l'occasion se présente. Mais ce que nous voulons relever en ce moment, c'est le très étrange langage tenu par un journal qui passe pour entretenir, avec les grands établissements de crédit, les relations les plus cordiales. Il est dit que si « le Gouvernement est disposé à s'engager à l'intérieur, à la suite d'une politique de paix sociale définitive, dans des œuvres nationales productives, *à ce moment les Sociétés de crédit ne s'opposeront pas à ces nouvelles dispositions de l'épargne française.* »

Telle est donc aujourd'hui la puissance de l'oligarchie financière qu'elle peut « s'opposer » à l'émission d'un emprunt de l'Etat français.

On avouera que cette déclaration est suggestive et plus propre que n'importe quel argument à démontrer la nécessité de mesures à prendre pour contenir dans de justes limites une puissance qui s'affirme avec une ostentation si scandaleuse.

BLÉS

En France.

Contre la hausse des prix : propositions de monopole et d'achats à l'étranger par l'Etat.

La crise déficitaire du blé en France et la hausse qu'elle a provoquée ont créé un courant d'opinion en faveur de l'intervention de l'Etat. Certains réclament seulement des mesures douanières : suppression ou abaissement du droit d'entrée ; d'autres préconisent des achats à l'étranger par l'Etat, ou même le monopole du commerce d'importation des blés, — ce même monopole des céréales qui est à l'ordre du jour en Suisse.

Dans le *Rappel*, de Paris, journal radical, (numéro du 1er septembre 1910), M. Marcel Regnier écrit :

La situation du gouvernement est loin d'être facile ; car s'il a pour mission première de veiller à ce que la vie soit possible pour tous, s'il peut et doit prendre les mesures nécessaires pour arrêter les mouvements de hausse qui causent la misère, et si, en l'espèce, il le peut en enlevant les droits d'entrée qui frappent les blés étrangers, il doit aussi en peser les répercussions sur les producteurs agricoles qui sont, eux aussi, dans leur généralité, des prolétaires vivant péniblement.

Les précédents le gênent et l'embarrassent. Il ne peut oublier que, dans des circonstances analogues, le gouvernement fut amené, il y a quelques années, à supprimer les droits d'entrée sur les blés, et que notre pays fut envahi alors par une telle quantité de blés étrangers que pendant cinq années les producteurs français se débattirent dans la plus difficile des crises et que les prix avilis ruinèrent, pour une décade au moins, tout notre monde paysan.

Si les droits sont enlevés, pareil cataclysme va-t-il se produire, et n'y a-t-il pas d'autres moyens de parer à la crise actuelle et de ramener le blé au prix raisonnable qui permet de vivre, à la fois, au producteur et au consommateur ?

Il ne faut pas oublier que l'avilissement des prix du blé ruinant le monde des campagnes, ruine du même coup tout ce qui vit de l'agricul-

ture et que, tant dans le commerce que dans l'industrie, les répercussions des crises agricoles sont profondes et durables.

Il faut donc laisser le gouvernement agir avec prudence.

Mais l'action n'en est pas moins nécessaire, indispensable, il la faut même rapide.

Quelle sera-t-elle ? Et n'y a-t-il pas d'autre moyen que l'enlèvement des droits d'entrée ?

C'est ce que le gouvernement doit examiner à l'heure actuelle.

Deux autres moyens nous apparaissent, et, dussent les économistes savants en hurler, les voici :

D'abord l'Etat peut intervenir en achetant à l'étranger et en revendant à l'intérieur les millions d'hectolitres de blés qui sont nécessaires pour assurer la campagne de l'année 1910-1911 à des prix raisonnables. Payant les droits d'un côté, les touchant de l'autre, il peut, sans perte, diminuer du prix de revente le montant total ou partiel des droits d'entrée, de façon à peser sur les cours et à les ramener au taux habituel.

Spéculateur dans le bon sens du mot, il poursuivra le but utile d'assurer la stabilité, la régularité de cours normaux. Il interviendra pour empêcher la hausse entraînant à sa suite la misère. Il jouera son rôle de prévoyance et de protection, en garantissant notre agriculture contre toute crise dangereuse, et le monde ouvrier contre tout enchérissement ruineux.

Mais aura-t-on cette audace ? Ne craindra-t-on pas les colères des savants de l'orthodoxie économiste et les attaques violentes de ceux qui, jamais contents, ne manqueront pas de crier à la corruptive spéculation d'Etat assurant à ceux qui la pratiqueront des bénéfices fabuleux ?

Notre mentalité le laisse prévoir.

Mais alors il est encore un autre moyen.

Il manque à l'heure actuelle quelques millions d'hectolitres de blé pour assurer la consommation annuelle.

L'Etat lui-même est le plus gros des consommateurs et tant pour les approvisionnements de guerre que pour la nourriture des armées de terre et de mer, il achète chaque année plusieurs millions d'hectolitres de blé. Ces achats se font tout entiers à l'intérieur. Du coup, il contribue à la hausse des cours, car quel que soit le prix, l'Etat achète, il ne peut s'en dispenser.

Pourquoi, pour une fois, laissant aux consommateurs ordinaires la récolte de France, qui, alors suffisante leur serait vendue un prix raisonnable, n'achèterait-il pas à l'étranger ce qui lui est nécessaire ?

Il y gagnerait, le consommateur y gagnerait aussi, ce redoutable concurrent n'étant plus un élément de hausse, et le producteur y gagnerait également, puisqu'il aurait ainsi la certitude d'échapper, dans l'avenir, à la mévente.

Qui alors pourrait s'en plaindre ?

Au surplus, ce n'est pas une nouveauté. Nous avons déjà vu souvent l'Etat faire appel à l'industrie étrangère lorsque l'industrie nationale ne pouvait le satisfaire dans des délais assez courts. Nous voyons aussi le Parlement tendre à autoriser les commandes de matériel à l'étranger lorsque les exigences de l'industrie nationale sont trop fortes.

Pourquoi, pour sauvegarder les intérêts de l'agriculture et des consom-

mateurs, ne verrions-nous pas ces achats de blés étrangers exceptionnellement autorisés ?

Au Conseil général de l'Aisne, M. Ringuier, député socialiste de Saint-Quentin, a déposé, d'ailleurs sans succès, le vœu suivant :

Le Conseil général de l'Aisne ;

Légitimement ému du renchérissement subit de tout ce qui est nécessaire à l'existence ; de l'agitation que cet état de choses va créer dans le pays ; de ce que la hausse du prix du pain est une calamité pour les populations des villes et des campagnes ;

Considérant que le droit de 7 francs à l'importation des blés étrangers, s'il peut se justifier en temps normal, quand la récolte établit le cours du blé entre 22 et 23 francs, n'a plus totalement sa raison d'être et devient même un danger social quand le prix du blé atteint 28 francs et provoque la spéculation à la hausse en même temps que l'augmentation du prix du pain, base de l'alimentation ;

Considérant que si la hausse est partiellement la conséquence d'une récolte déficitaire, elle est aussi la conséquence des manœuvres de la spéculation sur le marché de Paris ;

Considérant que s'il est urgent, indispensable, pressant, de provoquer l'abaissement du prix du pain, il y a lieu de tenir compte aussi des intérêts de la culture qu'il faut mettre autant que possible à l'abri des à-coups, le Conseil général de l'Aisne émet le vœu suivant :

Le gouvernement est invité à faire établir par les services agricoles tels que comices, chambres d'agriculture, stations agronomiques, professeurs d'agriculture, etc., une estimation sérieuse du déficit constaté dans la récolte de 1910 et à importer directement, et sous son contrôle, la quantité de blé exotique nécessaire pour rétablir l'équilibre entre la production et la consommation et pour ramener le prix du blé — et conséquemment du pain — à son cours normal de 23 francs.

Les blés importés directement par l'Etat serviront, pendant l'année 1910-1911, à l'alimentation des services d'Etat, armée, marine et à l'alimentation des autres services publics tels que l'assistance publique de Paris, les hôpitaux et bureaux de bienfaisance et les services pénitentiaires.

En outre que ce moyen supprimerait les adjudications militaires, souvent onéreuses pour le budget de l'Etat, il aurait pour conséquence de ne pas, pour l'avenir, favoriser un avilissement des cours du blé pouvant se répercuter sur plusieurs années et créer pour la culture française une situation critique qui serait d'autant plus regrettable que l'année 1910 comptera pour elle parmi les plus mauvaises.

Si cet « interventionisme d'Etat » n'est pas agréé par le gouvernement, le Conseil général émet le vœu que le droit de 7 fr. à l'importation des blés soit réduit et qu'en tous les cas le gouvernement ne laisse entrer en France qu'une quantité de blé exotique légèrement supérieure au déficit constaté, pour ramener le cours du blé à 23 fr. et éviter l'avilissement du prix du blé français.

Invite le gouvernement :

A appliquer dans toute sa rigueur l'article 419 qui punit les accapareurs et à expulser de France l'accapareur étranger qui, fin juillet, spéculait à la hausse avec 200.000 quintaux de blé sur le marché de Paris.

A créer, au ministère de l'agriculture, un service chargé de donner chaque jour le cours officiel moyen du blé sur les marchés de province, où se traitent réellement des affaires en marchandises et à supprimer la cote de spéculation du marché de Paris.

A réglementer sévèrement la Bourse de Commerce de Paris, repaire des spéculateurs, à supprimer les courtiers assermentés, à modifier l'article 1er de la loi du 28 mars 1885 qui autorise le jeu sur les marchandises.

En un mot, à prendre telles mesures qu'il croira utiles pour provoquer la baisse du prix du pain.

Dans le *Combat de Saint-Quentin*, du 18 septembre 1910, M. Ringuier commente le vote hostile qui a accueilli son vœu, reprend la question et remonte aux origines de l'idée dont il se fait le champion, à la proposition de loi sur le monopole des blés faite par Jaurès à la Chambre des députés, dans des circonstances semblables, en 1894 :

... L'Etat, on le trouve bon quand il accorde des primes à la marine marchande, des primes à la fabrication du sucre (un milliard, de 1884 à 1902), des garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer, etc. Mais quand on demande que l'Etat intervienne dans une circonstance comme celle qui nous occupe, les bénéficiaires des primes, des subventions, des libéralités de l'Etat, lèvent les bras au ciel. Y pensez-vous ! L'Etat marchand de blé ! Abomination de la désolation.

Et dans toutes les assemblées ils s'élèvent avec ensemble contre nous, les socialistes.

Ce qui s'est passé au Conseil général de l'Aisne est la répétition de ce qui s'est passé à la Chambre les 17 et 20 février 1894, quand on releva de 2 fr. le droit de 5 fr. qui est ce jour-là devenu le droit de 7 francs.

Jaurès, après avoir constaté que le droit de 60 centimes, de 3 fr., puis de 5 fr., n'avait pas permis à la culture française de produire le blé nécessaire à la consommation nationale, déposa un intéressant projet de loi signé par : Jaurès, Thierry-Cases, Bepmale, Millerand, Viviani, Desfontaine, Sembat, Vaillant.

Le voici :

« L'Etat a seul le droit d'importer les blés *étrangers* et les farines étrangères.

« Il les revendra à un prix fixé tous les ans par une loi.

« Il vendra les farines à un prix calculé sur le prix fixé pour le blé et déterminé aussi législativement. »

Jaurès, dans les discours très documentés qu'il prononça à ce sujet, — soutenu par M. Millerand, — ne cachait pas l'inquiétude que lui causaient les manœuvres des loups-cerviers de la spéculation pour les cultivateurs et il fixait à 25 fr. le prix approximatif du blé. Depuis 1894, avec les progrès réalisés en agriculture, où le but est toujours d'obtenir le maximum de rendement dans le minimum de terrain, alors que la production s'est élevée à 28 et 30 quintaux à l'hectare dans les meilleures terres de la Picardie, dans les années de 1907 et 1908, on pourrait n'accepter aujourd'hui le chiffre de Jaurès que comme maximum.

Et quel est l'avantage du projet Jaurès.

Il est sérieux, décisif. S'il avait été accepté en 1894, depuis cette épo-

que le prix du blé n'aurait pas dépassé 25 fr. et aujourd'hui le prix du blé ne pourrait monter au-dessus de 25 fr. Tout le monde, à part les spéculateurs, y trouverait son compte, depuis le cultivateur, jusqu'au consommateur de pain.

Le « monopole » ne fonctionnerait que quand le prix du blé s'approcherait de 25 fr.Quand le cours français du blé serait susceptible de passer 25 fr., les meuniers n'auraient qu'à acheter à l'Etat, seul détenteur, le blé étranger qui leur serait nécessaire, au cours maximum de 25 fr.

Le projet est simple. C'est du reste pour cela qu'il est efficace.

EAUX

Une usine intercommunale en Westphalie.

De la *Kommunale Praxis,* du 11 décembre 1909, sous la signature de M. G. Brochaus, de Linden en Westphalie:

L'industrie minière qui s'est développée dans la vallée de la Ruhr amena naturellement, en beaucoup d'endroits, la disparition des sources, puits, etc. Les entrepreneurs des mines, tenus par la loi de réparer le préjudice ainsi causé, donnaient aux particuliers lésés des indemnités en argent payables soit annuellement, soit une fois pour toutes. Les gens ainsi dédommagés s'entendaient alors avec ceux de leurs voisins qui possédaient encore, dans leurs propriétés, de l'eau potable. Il arrivait souvent que des familles étaient obligées d'aller à 20 minutes de distance chercher l'eau qui leur était nécessaire. Mais, les mines prenant de plus en plus d'extension, les quelques sources qui existaient encore tarirent bientôt, et les entrepreneurs se virent forcés, d'une part par le manque d'eau et, d'autre part, par les indemnités considérables qu'il leur fallait payer, de prendre d'autres mesures.

Ils établirent alors de petites usines hydrauliques sur les bords de la Ruhr. On se mit d'accord avec les communes au sujet de la canalisation, les indemnités furent supprimées et les gens qui les touchaient jusqu'alors eurent, en échange, la fourniture gratuite de l'eau. Avec le temps, ces petites usines hydrauliques devinrent, pour les entrepreneurs, une véritable mine d'or, car les communes industrielles se développaient rapidement et les nouveaux habitants devaient payer assez cher l'eau qui leur était fournie. Cependant, le développement des usines hydrauliques ne marchait pas de pair avec l'accroissement de la population. On se plaignait que l'eau manquât souvent et qu'elle fût de mauvaise qualité, si bien que les communes durent s'occuper de la question. On se demanda s'il ne vaudrait pas mieux reprendre ces usines en régie directe, mais les bourgeois qui siégeaient dans les conseils municipaux de ces communes ne pouvaient se résoudre à prendre une pareille décision. Ce n'est que lorsqu'une épidémie de typhus éclata à Gelsenkirchen qu'ils osèrent envisager sérieusement la possibilité de cette reprise.

En 1899, des délégués de 11 communes se réunirent pour réaliser ce projet devenu absolument nécessaire. Les communes de Dahlhausen, Eickel, Grumme, Günnigfeld, Hamme, Hordel, Hofstede, Linden, Stiepel et Weitmar fondèrent une société à responsabilité limitée sous la raison sociale : « *Verbands-Wasserwerk, Gesellschaft mit beschränkter Haftung.* »

Les représentants de la nouvelle société engagèrent alors avec le grand industriel Stinnes, dont il fallait agrandir l'usine hydraulique, des pour-

parlers en vue de l'achat de cette petite usine. Stinnes exigeait 600.000 marks alors que, paraît-il, l'usine n'avait qu'une valeur de 150.000 marks. En présence de semblables exigences, les communes sollicitèrent du gouvernement une nouvelle concession pour l'établissement d'une usine hydraulique, mais leur requête fut repoussée parce que, disait l'exposé des motifs, il ne serait pas accordé de nouvelles concessions sur les bords de la Ruhr avant la construction d'une digue barrant la vallée, et, puisqu'il existait déjà des canalisations, on n'avait qu'à s'y faire rattacher. Les communes durent donc, bon gré mal gré, reprendre les négociations avec Stinnes. A cette occasion, le « landrat » (conseiller provincial) Hammerschmidt déclara à Stinnes que c'était, en somme, exploiter la situation des communes que de leur faire un prix si exagéré. Rien n'y fit, il fallut payer. Mais le pire fut que Stinnes fit introduire dans le contrat une clause d'après laquelle on devait, pendant 50 ans, lui fournir l'eau à 3 pfennigs le mètre cube. Cette clause a été plus tard, à la suite de longues négociations, modifiée en ce sens qu'on doit lui fournir l'eau au prix coûtant, mais sans que ce prix puisse dépasser 6 pfennigs le mètre cube, et pendant 25 ans. Actuellement, la mine de Stinnes, « Friedlicher-Wachbar », possède, avec sa colonie ouvrière et les maisons qu'elle a achetées, presque autant de bâtiments dans la commune de Linden que tous les autres habitants réunis. Et, pour tous ces bâtiments, Stinnes a l'eau à 6 pfennigs le mètre cube, tandis que les autres habitants sont forcés de la payer 13 pfennigs. Voilà comment les grands industriels savent tirer des entreprises communales tout le profit possible !

L'usine hydraulique intercommunale a eu, depuis, à surmonter encore d'autres difficultés. L'usine hydraulique de Bochum, voyant dans le *Verbands-Wasserwerk* une concurrence, chercha, par tous les moyens possibles, à lui enlever tous les gros consommateurs situés dans le voisinage de la nouvelle usine et à conclure avec eux des contrats de longue durée. Mais, lorsqu'on vit qu'elle ne s'en développait pas moins, une entente se fit et chaque usine eut désormais son champ d'action nettement délimité. Les communes de Grumme, Hamme et Hofstede ayant été incorporées à Bochum, furent remplacées dans la société par les communes de Epperdorf, Gerthe, Harpen et Hiltrop. Malgré tous les obstacles, malgré l'égoïsme des grands entrepreneurs, l'usine s'est puissamment développée, et la consommation d'eau a augmenté comme l'indique le tableau suivant :

Années	Fourniture d'eau		Augmentation par rapport à l'année précédente
1902-03	689.423	mètres cubes	
1903-04	2.934.498	—	325,7 0/0
1904-05	4.129.206	—	40,7 0/0
1905-06	5.132.760	—	24,3 0/0
1906-07	5.738.679	—	11,8 0/0
1907-08	6.190.650	—	7,9 0/0
1908-09	6.893.283	—	11,4 0/0

Il faut donc enregistrer en 1908-09, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 702.633 mètres cubes, ou 11,4 0/0. Il est à noter aussi que la consommation journalière s'est élevée à 18.886 mètres cubes (au lieu de 16.914 en 1907-08).

Sur les 6.893.283 mètres cubes fournis en 1908-09, 6.300.170 (soit 91,40 0/0) le furent à de grands entrepreneurs (l'année précédente, la proportion était de 90,65 0/0), et le reste, c'est-à-dire 593.113 mètres cubes ou 8,60 0/0 (contre 9,35 0/0 l'année d'avant) alla aux petits consommateurs. L'augmentation de la consommation est donc due presque exclusivement aux gros consommateurs. La grande différence entre les petits et les gros consommateurs résulte de ce que ces derniers ont bâti des colonies ouvrières dont certaines sont plus importantes que les anciennes communes dont elles font partie. Il faut ajouter aussi que les employés supérieurs des entreprises minières et industrielles, qui consomment beaucoup d'eau pour leurs jardins, la payent le même prix que les gros consommateurs. Le grand capitaliste se trouve partout avantagé.

Lors de la dernière assemblée générale, le directeur du « Verbands-Wasserwerk », M. Aschof, fit l'intéressante communication suivante : Les représentants des usines hydrauliques situées sur les bords de la Ruhr, depuis Hagen jusqu'à Ruhrort, s'étant réunis en une conférence au sujet de la *contamination croissante des eaux de la Ruhr,* il fut établi dans cette conférence que cette contamination des eaux par les usines industrielles dépassait de beaucoup la mesure habituelle. Le principal danger provient de la poussière de charbon qui, se déposant au fond de la rivière, forme très vite une couche de 3 à 4 centimètres d'épaisseur, bouchant ainsi les pores de la Ruhr, ce qui peut avoir pour conséquence que les puits ne fournissent plus l'eau nécessaire. Se fondant sur ces constatations, les représentants des usines hydrauliques s'adressèrent au gouvernement pour le prier d'agir auprès des industriels afin que ceux-ci établissent des bassins d'épuration et que la Ruhr ne reçoive plus d'eau aussi sale. Cette plainte eut en effet pour résultat que les mines furent invitées à créer ces bassins. Mais les grands entrepreneurs, prétendant que les communes envoyaient aussi à la Ruhr une bonne part d'eau malpropre, demandèrent à celles-ci de contribuer pécuniairement à l'établissement des bassins d'épuration. Or, il est constaté que les faibles quantités d'eau évacuées par les communes ne sont pas sales au point de nuire à la pureté de la Ruhr ; d'ailleurs, cette eau s'infiltre souvent dans le sol avant d'arriver à la rivière. Lorsque les communes sont situées non loin de la Ruhr, l'eau qui est déversée dans cette edrnière est, d'après les dires des témoins oculaires, très claire, parfois plus claire que la Ruhr elle-même. Et cela se compprend facilement, car les eaux des communes où il y a peu d'industrie minière coulent à travers des prairies et se trouvent déjà clarifiées après un parcours de quelques centaines de mètres. Cette contamination des ruisseaux et des rivières par les établissements miniers a donné lieu déjà à plusieurs procès. C'est ainsi que le directeur de la mine « Shamrock 3 und 4 » a été condamné, en appel, par le tribunal de Bochum à 5 marks d'amende (!) pour l'infraction au § 8 du règlement de police des mines. On voit ici comment les représentants de la grande industrie savent faire tourner tout à leur profit : tout d'abord, ils s'assurent, par des contrats de longue durée, l'eau pour la moitié du prix que payent les autres consommateurs ; puis, quand on leur demande d'établir des bassins d'épuration afin qu'ils n'envoient plus d'eau sale dans la Ruhr, ils prétendent imposer cette dépense aux communes.

La jeune usine hydraulique intercommunale, bâtie dans des circons-

tances difficiles, possède un réseau de canalisations d'une longueur de 59.443 mètres et d'une contenance totale de 5.932 mètres cubes. (Les branchements appartenant aux diverses communes associées ne sont pas compris dans ces chiffres.) Les analyses bactériologiques continuent à être faites journellement par l'Institut d'hygiène de Gelsenkirchen, lequel procède aussi, tous les mois, à des analyses chimiques.

La fondation de cette usine nettement intercommunale représente un considérable progrès, car la « Verbands-Wasserwerk » s'est donné pour tâche principale de fournir aux consommateurs de l'eau potable pure, sans se soucier du profit. Tout ce que l'on peut encore désirer, c'est que ces communes, étendant encore leur champ d'action, prennent en régie directe les services d'éclairage et de force motrice, ainsi que les moyens de transport.

ÉLECTRICITÉ

En Allemagne. — L'usine communale d'électricité Mark.

Voici les déclarations faites au Conseil municipal de *Hagen* (ville allemande de 81.200 habitants) (décembre 1909) par le premier bourgmestre Cuno, au sujet de la situation économique de l'usine communale d'électricité Mark : D'après les calculs faits jusqu'ici, on peut s'attendre à un bénéfice de 100.000 marks, ce qui correspond à un intérêt de 3 1/2 à 4 0/0 du capital investi. Le développement de l'usine a été, en somme, beaucoup plus heureux qu'on ne l'avait espéré. Il faut compter maintenant avec une fourniture de courant s'élevant annuellement à 15 millions de kilowattheures. Les deux turbines travaillent continuellement, si bien qu'il devient nécessaire d'en établir une troisième. — A la suite de ces explications, le Conseil municipal s'est déclaré prêt à garantir un emprunt fait par l'usine communale d'électricité Mark et s'élevant pour la ville de Hagen à 1.200.000 marks, ainsi qu'à garantir l'emprunt fait par la fabrique d'accumulateurs et par la Compagnie continentale du gaz de Dessau. (*Kommunale Praxis,* 8 janvier 1910.)

Le compte rendu du dernier exercice (1909) de l'usine communale d'électricité Mark donne un tableau très favorable de la situation de cet établissement. Il a été établi au cours de cette dernière année, dans la station génératrice de Herdecke (5.050 habitants), deux nouvelles chaudières à vapeur, ayant chacune une surface de chauffe de 350 mètres carrés, et une troisième turbine avec un générateur de 5.000 kilowatts, de sorte que la station possède actuellement 8 chaudières de mêmes dimensions et trois turbines d'un rendement total de 11.000 kilowatts. Le réseau de câbles électriques a été considérablement développé, et des conduites ont été établies ou prolongées dans 40 localités différentes. Le nombre total des villes, communes et localités auxquelles l'usine fournit l'énergie électrique se montait, en 1909, à 70. Se trouvaient rattachés à l'usine 1820 consommateurs, non compris ceux qui sont desservis par les stations de transformateurs de Hagen, Iserlohn, Südenscheid et par la station de transformateurs de la *Dessauer Gasanstalt* de Hagen-Eckesey. Sa production de courant s'est élevée à 13.325.200 kilowattheures (contre 2,5 millions de kilowattheures en 1908), et la vente a été de 11.682.441 kilowattheures (au lieu de 2.016.914 en 1908). Nous lisons dans le rapport financier que l'actif et le passif se balancent par 11.250.000 marks. Le bénéfice brut est de 481.558 marks, sur lesquels 198.821 marks seront consacrés à servir les intérêts de l'emprunt et

158.506 marks à des amortissements. Le bénéfice net, qui est donc de 86.165 marks, sera employé de la façon suivante : fonds de réserve, 4.308 marks; gratifications, 5750 marks; 3 0/0 de dividende = 72.000 marks; à reporter à l'exercice suivant, 4.106 marks. Les réseaux de câbles et de conduites ont une valeur d'inventaire de plus de 4 millions de marks, et l'ensemble des machines une valeur de 8.362.556 marks. Le capital-actions versé est de 4.800.000 marks et 4.777.200 marks ont été réunis par voie d'emprunt. Les versements pour le capital-actions ont été, comme l'année précédente, de 50 0/0, soit 2.400.000 marks. L'emprunt de 1.200.000 marks émis en 1908 a été employé au cours de l'exercice. Pour procéder à l'agrandissement des réseaux, l'assemblée générale extraordinaire du 10 décembre 1909 décida de procéder à un second emprunt, dont l'émission put encore avoir lieu avant la fin de l'année, et cela dans de bonnes conditions, mais sur lequel il n'a été encore fait aucun amortissement.

Le compte rendu, s'appuyant en cela sur l'état de la situation à la fin du premier trimestre 1910, déclare très bonnes les perspectives pour le présent exercice.

Ce compte rendu a été approuvé par l'assemblée générale de l'usine communale d'électricité Mark (Hagen, 31 mai 1910), assemblée dans laquelle furent de nouveau élus : comme président du conseil de surveillance, le premier bourgmestre Cuno et comme vice-président, le bourgmestre Dr Jokusch, de Lüdenscheid. Les membres sortants du conseil de surveillance furent également réélus. On se propose de construire une *seconde usine génératrice* pour desservir le sud de la contrée. Le bureau du conseil de surveillance a reçu mission de présenter à une séance ultérieure du Conseil un mémoire sur la construction de cette nouvelle usine qui sera vraisemblablement édifiée à Werdohl (*Kom. Praxis,* 25 juillet 1910).

OCTROIS

Eventualité de la mise en régie à Draguignan.

Du *Cri du Var,* de Draguignan, 21 août 1910 :

Dans le compte rendu « presque officiel » du conseil municipal nous lisons :

« Renouvellement de la ferme de l'octroi : La mise à prix est fixée à 96.000 fr.; si ce chiffre n'est pas atteint, la ville exploitera ce service en régie. »

C'est en réunion plénière, paraît-il, que cette décision fut prise, nous n'aurons donc pas à rechercher quelles sont les raisons que l'on fit valoir pour son adoption et nous nous contenterons de constater purement et simplement que le conseil municipal semble avoir admis le principe de la régie directe.

Nous pourrions peut-être féliciter notre assemblée communale de son heureuse décision, et d'avoir enfin reconnu les services que peut rendre à une municipalité presque sans ressources la régie directe des services communaux. Mais il nous faudrait regretter sans doute que notre municipalité qui a tout lieu de se féliciter de la régie directe qu'elle a appliquée au service des eaux, n'ait pas cru devoir tenter pour le gaz ce qu'elle croit pouvoir faire pour l'octroi.

Nous réservons donc nos félicitations pour une meilleure occasion,

mais nous pouvons avouer immédiatement que la décision du conseil municipal nous a presque satisfait, parce qu'elle prouve que la propagande faite dans un milieu, même rétrograde, tel que le conseil municipal de Draguignan finit toujours par porter ses fruits. Notre ami Fourment et M. Teisseire peuvent donc se féliciter aujourd'hui de la belle campagne qu'ils menèrent en faveur de la régie du gaz, puisque les membres de l'assemblée communale se rallient à leur opinion au sujet de l'octroi. La graine est semée, elle commence à germer. Aujourd'hui c'est le principe de la régie directe qui est admis, demain les circonstances obligeront nos édiles à l'appliquer.

LA CONDITION DU PERSONNEL

Allemagne

Suppléments de salaires pour charges de famille dans les services municipaux de Schœneberg.

Les collèges municipaux de Schœneberg ont introduit pour les travailleurs municipaux mariés des suppléments pour charges de famille. Le supplément mensuel est pour 3 enfants de 10 marks (12 fr. 50), pour 4 enfants de 12 m. 50, pour 5 enfants de 15 marks, pour 6 enfants de 17 m. 50, pour 7 enfants et plus de 20 marks (25 fr.) (*Sozialistische Monatshefte*, 11 août 1910).

E. M.

BIBLIOGRAPHIE

La Vie chère en Suisse, Etude sur la situation actuelle des salariés, 112 p. in-8°, édition de l'Union Suisse des Fédérations Syndicales, Berne, 1910.

Quatre parties: intensité et extension du renchérissement; les effets du renchérissement; les causes du renchérissement; mesures à prendre contre le renchérissement. Dans ce travail, qui est l'œuvre de la Confédération générale des Syndicats ouvriers suisses (*Union Suisse des Fédérations Syndicales*), tous les moyens dont dispose la classe ouvrière pour lutter contre le renchérissement sont étudiés avec une grande largeur de vues et une remarquable objectivité. Nous sommes heureux de constater la belle place faite à l'intervention des communes sur le terrain de la régie directe: offices municipaux de logements, construction et location de logements par la commune, boulangeries, boucheries, laiteries communales, magasins communaux de combustibles, etc.

E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard Milhaud.



3e Année | N° 20 | Décembre 1910.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LA RÉGIE DIRECTE AU VILLAGE

LES PROPRIÉTÉS ET EXPLOITATIONS DE LA COMMUNE DE VINZEL

Par Edgard MILHAUD.

Vinzel est un petit village suisse du canton de Vaud, situé au nord de Nyon et de Morges, en plaine, sous une ligne de montagnes couvertes de forêts, dernier contrefort du Jura. La population de la commune n'est que de 155 habitants; aussi la municipalité est-elle réduite à l'effectif minimum prévu par la loi, 3 membres : le *syndic* (ou maire) et deux *municipaux* (ou adjoints). Elle est assistée par deux fonctionnaires municipaux, le secrétaire et le *boursier* (ou receveur).

Je dois les renseignements sur lesquels s'appuie la présente étude à MM. Henri Duvaud, syndic de la commune, et Marc Rossier, secrétaire municipal. En leur compagnie, j'ai visité les propriétés et exploitations de la commune. Tous les chiffres qui m'étaient nécessaires m'ont été fournis par le secrétaire municipal, au cours de recherches qui m'ont permis d'apprécier la clarté et la précision minutieuse de la comptabilité communale.

Les habitants de Vinzel apportent leur lait à la fromagerie coopérative d'un village voisin, Bursins, qui est à moins d'un demi-kilomètre ; ils apportent leurs grains à un moulin coopératif d'une autre localité voisine, au « Moulin agricole de La Côte » ; ils vont faire leurs pesées importantes au Poids public de la Commune de Bursins : entr'aide coopérative et entr'aide intercommunale dont il convient de faire état pour encadrer dans son milieu l'activité économique propre de la commune de Vinzel.

Les propriétés et exploitations de cette dernière se composent de champs et prés, de forêts, d'un service d'eaux, d'une maison locative.

Les *champs et prés* sont en partie loués, en partie exploités en régie directe.

Mentionnons pour mémoire deux petites terres, l'une sur le territoire d'une commune voisine, Dullit, louée pour 9 ans au

prix de 41 francs par an; l'autre située près du cimetière de Vinzel, et louée 12 francs l'an.

Deux terres importantes sont situées l'une à proximité du village, au sud; l'autre à une assez grande distance, au nord.

La première se compose de deux parties, dont l'une est exploitée en régie directe et l'autre louée. Il est intéressant de les comparer. D'abord, au point de vue des cultures: et nous constatons que la partie exploitée en régie directe consiste en un pré, tandis que la partie louée se compose de terres de labour. C'est exactement la même constatation que nous avions faite à Burtigny (1). Ensuite, au point de vue du rendement pour la commune. Voici à cet égard les données dont nous disposons.

L'ensemble du domaine a une superficie de 5.754 toises (2), c'est-à-dire de 51.786 mètres carrés ou 5 hectares 17 ares. Il serait important de connaître avec la même précision les dimensions des deux parties, pré et terres labourables; malheureusement, je n'ai pu obtenir sur ce point des renseignements rigoureux. Les uns évaluent la superficie du pré à 1.100 toises (9.900 mètres carrés ou 99 ares), les autres, à 1.200 toises (10.800 mètres carrés ou 1 hectare 8 ares). La superficie de la partie labourée s'établit alors respectivement à 4.654 et 4.554 toises (41.886 mètres carrés — 4 hectares 18 ares — et 40.986 mètres carrés — 4 hectares 9 ares).

La partie qui est « en pré » l'est de temps immémorial. Il n'y a pas pour la commune d'autres frais que ceux de l'entretien au moyen d'engrais chimiques. La dépense annuelle, correspondant à un sac de 100 kilogs, est de 16 francs. Le minuscule travail d'épandage de l'engrais est fait par l'employé ou « huissier » municipal, en une ou deux heures. La municipalité met chaque année aux enchères le foin, le regain et « la dernière herbe » ou droit de faire paître. Le tableau ci-dessous fait connaître le produit des enchères depuis 1892 :

Années	Produit des enchères	Années	Produit des enchères
1892	135 fr.	*Report*......	586 fr.
1893	119 »	1897	124 »
1894	89 »	1898	112 »
1895	93 »	1899	146 »
1896	150 »	1900	133 »
Total......	586 fr.	Total......	1.101 fr.

1. — *Annales de la Régie Directe*, t. II, p. 306.
2. — Une toise = neuf mètres carrés.

Années	Produit des enchères	Années	Produit des enchères
Report.....	1.101 fr.	*Report*......	1.674 fr.
1903	111 »	1906	150 »
1904	66 »	1907	168 »
1905	111 »	1908	55 »
1901	174 »	1909	98 »
1902	111 »	1910	60 »
Total......	1.674 fr.	Total général ..	2.205 fr.

Moyenne............ 116 fr. 05.

Le total général du produit des enchères au cours des dix-neuf années considérées est donc de 2.205 francs, dont il y a lieu de déduire, pour obtenir le produit net, le prix des engrais, soit 304 fr. Le produit net des dix-neuf années est donc de 1.901 fr., ce qui fait pour chaque année un produit net moyen de 100 fr. 05.

L'autre partie du domaine, qui se compose de terres labourables, comprend 40 parcelles formant deux groupes, l'un de 10 parcelles, l'autre de 30. Les parcelles des deux groupes sont louées, aux enchères publiques, pour le terme de neuf années, mais la location a lieu, pour l'un et l'autre groupe, à des époques différentes. Le tableau ci-dessous donne le prix de location de chaque groupe et de l'ensemble pour toute la période qui a été considérée pour le pré, à savoir 1892-1910 :

Années	30 parcelles	10 parcelles	Total
1892	248 fr.	127 fr.	375 fr.
1893	248 »	127 »	375 »
1894	248 »	127 »	375 »
1895	248 »	127 »	375 »
1896	248 »	127 »	375 »
1897	248 »	127 »	375 »
1898	248 »	138 »	386 »
1899	248 »	138 »	386 »
1900	296 50	138 »	434 50
1901	296 50	138 »	434 50
1902	296 50	138 »	434 50
1903	296 50	138 »	434 50
1904	296 50	138 »	434 50
1905	296 50	138 »	434 50
1906	296 50	138 »	434 50
1907	296 50	153 »	449 50
1908	296 50	153 »	449 50
1910	305 »	153 »	450 »
1909	305 »	153 »	450 »
Moyenne générale..	413 80	Total.......	7.862 50

Si maintenant nous voulons comparer le rendement que la commune retire de l'affermage de ces terres au rendement qu'elle retire de l'exploitation en régie directe du pré, nous devons chercher pour une unité donnée, par exemple pour un are, quel est le rendement dans l'un et l'autre cas. Si nous prenons comme chiffre représentant la superficie du pré 1.200 toises ou 108 ares, le rendement moyen par are sera de 100 fr. 05 : 108 = 0 fr. 92 ; et les terres de labour ayant dans ce cas une superficie de 4.554 toises ou 409 ares, le rendement total de 413 fr. 81 donnera, par are, un rendement de 413 fr. 81 : 409 = 1 fr. 01. Il y aura, dans ce cas, un avantage de 0 fr. 09 par are, ou de 9,78 0/0 en faveur de l'affermage. Si, au contraire, nous prenons l'autre chiffre, 1.100 toises, ou 99 ares, comme superficie de pré, et par suite 4.554 toises, ou 418 ares, comme superficie des terres de labour, le rendement par are sera pour le pré en régie de 100 fr. 05 : 99 = 1 fr. 01, et pour les terres de labour affermées, de 413 fr. 81 : 418 = 0 fr. 98, ce qui fait, à l'avantage du pré en régie, une différence de 0 fr. 03 par are, ou de 3,06 0/0.

Donc, dans une hypothèse, une différence de 9,78 0/0 en faveur de l'affermage, et dans l'autre, une différence de 3,06 0/0 en faveur de la régie directe : résultats opposés et peu significatifs. La seule conclusion qui semble permise, c'est qu'ici la régie directe, dans l'hypothèse la plus favorable, ne fait pas preuve d'une supériorité marquée.

Mais qu'on se garde bien de généraliser, d'enlever à cette conclusion son caractère particulier et local, car il y a une raison particulière et locale qui rend dans ce cas l'affermage particulièrement rémunérateur : le territoire de la commune est peu considérable, et à proximité du village il y a pénurie de terres de labour, en sorte que celles du champ du sud que loue la commune — et qui sont très proches — font prime.

Ce facteur n'agit pas à l'égard du champ du nord, qui se trouve tout à l'extrémité du territoire de la commune, sur un vaste plateau occupé par de nombreuses autres terres. Aussi les comparaisons que nous pourrons faire ici auront-elles un caractère plus général. Ce qui contribuera à leur donner en même temps plus de rigueur, ce n'est pas seulement que nous disposerons de chiffres précis et sûrs, c'est encore qu'au lieu de comparer des parties différentes d'un même domaine — entre lesquelles peuvent intervenir des différences de fertilité — nous comparerons, dans son ensemble, un même domaine à lui-même sous les deux régimes,

celui de l'affermage et celui de la régie directe qui lui a succédé.

Cet autre domaine, le champ du Mollard, a une superficie de 5.826 toises (52.434 mètres carrés ou 5 hectares 24 ares). Jusqu'à 1900 inclusivement, la commune l'a loué : il était divisé en 17 parcelles, affermées à des particuliers, par enchères publiques, pour une période de neuf années. Le prix de location pour les 17 parcelles a été, dans la période 1892 à 1900, de 309 fr. 50 par an.

En 1901, la municipalité, se promettant de la régie directe un rendement supérieur, a substitué ce système à celui de l'affermage. Le champ, dans toute son étendue, était « en pré » : la commune se chargeait de l'entretien du pré et vendait aux enchères les fourrages sur pied : foin, regain et « dernière herbe ». Quels ont été les résultats du passage de l'affermage à la régie directe ?

Les enchères ont rapporté les sommes suivantes : en 1901, 616 fr. ; en 1902, 858 fr. ; en 1903, 841 fr. 50 ; en 1904, 417 fr. 50 ; en 1905, 714 fr. 50 ; en 1906, 1090 fr. ; en 1907, 1.077 fr. ; en 1908, 509 fr. ; en 1909, 700 fr. ; en 1910, 690 fr.

De ces sommes, il faut déduire les frais : chaque année, 10 sacs d'engrais chimiques de 100 kilogs, 160 fr. ; transfert des sacs de la gare de Gland au Mollard, 10 fr. ; deux journées de l'employé municipal pour épandre l'engrais et nettoyer le pré au printemps, 5 fr. ; marquage des parcelles pour la vente des foins aux enchères, travail fait par le syndic, les deux municipaux et le secrétaire municipal, indemnisés chacun à raison de 2 fr., 8 fr. Total des dépenses : 183 fr.

Le produit net — à mettre en parallèle avec les 309 fr. 50 rapportés antérieurement par l'affermage — ressort ainsi aux sommes suivantes : en 1901, 433 fr. ; en 1902, 675 fr. ; en 1903, 658 fr. 50 ; en 1904, 234 fr. 50 ; en 1905, 531 fr. 50 ; en 1906, 907 fr. ; en 1907, 884 fr. ; en 1908, 326 fr. ; en 1909, 517 fr. ; en 1910, 507 fr.

La différence apparaîtra mieux si nous mettons en parallèle, en un tableau, le montant des fermages pendant la période de bail de neuf ans, de 1892 à 1900, et les recettes nettes de la régie directe pendant la période de neuf ans qui a suivi.

Rapport du champ du Mollard

	Sous le régime de l'affermage (dernier bail de 9 ans) Francs		Sous le régime de la régie directe (prem. période de 9 ans) Francs	Plus-value (+) ou moins-value (—) du rapport de la régie directe Francs
1892 ...	309 50	1901 ...	433 »	+ 123 50
1893 ...	309 50	1902 ...	675 »	+ 365 50
1894 ...	309 50	1903 ...	658 50	+ 349 »
1895 ...	309 50	1904 ...	234 50	— 75 »
1896 ...	309 50	1905 ...	531 50	+ 222 »
1897 ...	309 50	1906 ...	907 »	+ 597 50
1898 ...	309 50	1907 ...	894 »	+ 584 50
1899 ...	309 50	1908 ...	326 »	+ 16 50
1900 ...	309 50	1909 ...	517 »	+ 207 50
Total...	2.785 50		5.176 50	+ 2.391 »
Moyenne	309 50		575 15	+ 265 65

Les chiffres qui précèdent font donc ressortir, pour les neuf premières années de la régie directe, un surcroît de rendement net, par rapport à la période de bail à ferme de neuf ans qui a précédé, de 2.391 francs au total, c'est-à-dire, en moyenne, de 265 fr. 65 par an, et de 85,83 0/0.

Mais il serait d'une mauvaise méthode de mettre immédiatement, sans aucune réserve ni mise au point, cette plus-value de rendement au seul actif de la régie directe. La comparaison que l'on fait porte sur des époques différentes : or, peut-être de l'une à l'autre, y a-t-il eu quelque changement dans le prix des produits agricoles, et notamment dans le prix des foins, qui, au cas où la commune eût continué en 1900 à affermer la terre du Mollard, eût relevé le prix de la location. Alors la plus-value du rendement obtenu par la commune sous le régime de la régie directe s'expliquerait, totalement ou partiellement, par cette circonstance extrinsèque.

Y a-t-il donc eu hausse ? Et si oui, laquelle ? Nous possédons, sur place même, les éléments de la réponse à cette double question : il nous suffit de rechercher comment se sont vendus les foins du pré du sud d'une part dans la période de neuf ans qui a précédé la location de 1891, d'autre part dans la période de neuf ans qui a suivi et qui, par suite, eût précédé la location de 1900, si en 1900 la commune avait continué à pratiquer ce système.

Les produits ont été les suivants :

En 1883	112 fr.	En 1892	135 fr.
En 1884	141 »	En 1893	119 »
En 1885	164 »	En 1894	89 »
En 1886	160 »	En 1895	93 »
En 1887	117 »	En 1896	150 »
En 1888	133 »	En 1897	124 »
En 1889	94 »	En 1898	112 »
En 1890	92 »	En 1899	141 »
En 1891	63 »	En 1900	133 »
Total	1.076 fr.	Total	1.101 fr.

Les totaux des deux périodes sont presque rigoureusement égaux : 1.076 fr. dans la période 1883-1891, contre 1.101 fr. dans la période 1892-1900 ; la différence de 25 fr. représente seulement 2,32 0/0.

Toutefois, on est fondé à admettre que les résultats des quelques années précédant immédiatement le renouvellement d'un bail pèsent plus sur l'esprit des locataires éventuels que les résultats moyens de toute la période du bail écoulé. Prenons donc les cinq dernières années : les produits sont, de 1887 à 1891, de 499 fr., et de 1896 à 1900, de 665 fr. La différence, 166 fr., constitue une plus-value de 33,27 0/0. Nous pourrons donc admettre que si la commune avait continué à louer le champ du Mollard en 1900, elle eût, de ce fait, bénéficié, par rapport aux fermages établis en 1891, d'une plus-value d'environ 33 0/0. Au lieu de 309 fr. 50, le montant des fermages eût atteint 411 fr. 65.

Encore ne devons-nous pas nous arrêter à ce chiffre. Il y a un autre facteur que, pour rendre la comparaison aussi juste que possible, nous devons faire intervenir. Lorsque le champ du Mollard a été loué en 1891, la commune a stipulé que toutes les parcelles devraient, à l'échéance, « être rendues en prés ». Or, la moitié seulement des parcelles étaient à l'état de prés. Les locataires des autres assumaient donc une charge spéciale : celle de les ensemencer et convertir en prés. A combien évaluer cette charge ? Le secrétaire municipal, M. Marc Rossier, m'a déclaré qu'on pouvait adopter le chiffre de 50 fr. par parcelles ; pour huit parcelles, c'était une charge de 400 fr. Nous pouvons, nous devons admettre qu'en 1891 cette charge a pesé sur les prix de location, a été en quelque sorte *escomptée* dans ces prix ; en 1900, au contraire, le champ du Mollard étant entièrement « un pré », s'il avait été loué les fermages eussent été relevés d'autant.

Ajoutons ces 400 francs au prix de location des neuf années, ou 400 francs : 9 = 44 fr. 45 au prix de location de chaque année tel que nous l'avons établi plus haut, à savoir 411 fr. 65, et nous obtenons, comme prix auquel se fût normalement faite la location, si elle avait été renouvelée en 1900, 456 fr. 10.

Fait à noter : ce prix normal et probable, auquel nous sommes arrivés rationnellement, est extrêmement voisin de celui auquel le champ du Mollard avait été loué dans la période de neuf ans qui a précédé 1892, à savoir 473 francs.

Donc, nous admettrons que, si la commune avait continué en 1900 à louer ce champ, elle en eût retiré un revenu annuel de 456 fr. 10. Et maintenant, une fois établi ce revenu annuel probable qu'eût donné le système du fermage de 1901 à 1909, il nous reste à le mettre en parallèle avec le revenu effectif qu'a donné la régie directe. Le tableau ci-dessous donne ce parallèle :

Rapport du champ du Mollard

Années	Rapport probable sous le régime de l'affermage	Rapport effectif sous le régime de la régie directe	Plus-value (+) ou moins-value (—) du rapport de la régie directe	
—	Francs	Francs	Francs	En pour cent
1901.......	456 10	433 »	— 23 10	— 5 06
1902.......	456 10	675 »	+ 218 90	+ 47 99
1903.......	456 10	658 50	+ 202 40	+ 44 33
1904.......	456 10	234 50	— 221 60	— 48 58
1905.......	456 10	531 50	+ 75 40	+ 16 53
1906.......	456 10	907 »	+ 451 90	+ 99 07
1907.......	456 10	894 »	+ 437 90	+ 96 »
1908.......	456 10	326 »	— 130 10	— 28 54
1909.......	456 10	517 »	+ 61 90	+ 13 57
Totaux.....	4.104 90	5.176 50	+ 1.071 60	+ 24 78
et Moyennes..	456 10	575 15	+ 119 05	+ 24 78

Ainsi, si nous comparons les résultats qu'aurait normalement donnés le fermage, au cours d'un bail de neuf années, à ceux qu'a effectivement donnés la régie directe, nous constatons que trois années seulement ils auraient été à l'avantage du fermage, et que le rendement de la régie directe au cours des neuf années a été de 1.071 francs supérieur au rendement probable de l'affermage, et le rendement annuel moyen, de 119 francs, ce qui représente à l'avantage de la régie directe une plus-value de 25 0/0.

Voilà un résultat très net, obtenu dans des conditions dont les

adversaires de la régie directe ne pourront pas contester la légitimité.

A l'avenir, on fera sur les dépenses d'exploitation une petite économie, que je note à titre d'indice de l'esprit d'économie qui préside à Vinzel à la gestion des biens communaux. Jusqu'ici, tous les ans, au moment de la vente aux enchères des foins sur pied, quatre personnes étaient nécessaires pour marquer les parcelles ; mais cette année (1910) le travail de marquage a été fait de façon définitive au moyen de piquets fixés dans le sol, et désormais le travail nécessaire sera fait par un seul délégué de la Municipalité : soit 2 francs de dépense au lieu de 8.

Les *bois et taillis* ont une superficie de 16.687 toises (15 hectares 1 are). Les coupes ne doivent pas dépasser la « possibilité annuelle » de 40 ares. Le bois est vendu sur pied aux enchères publiques et doit être coupé en coupe rase. Le produit a été, en 1907, de 459 fr. ; en 1908, de 478 fr. ; en 1909, de 584 fr. On vend en outre aux enchères trois ou quatre « numéros de nettoiement », dont le prix varie entre 1 et 3 francs. Il s'agit de parcelles contenant des brindilles et du mauvais bois dont on veut débarrasser la forêt.

Les frais d'exploitation comprennent 50 francs par an pour la surveillance (exercée par le garde forestier de triage (1) et par le garde champêtre de la commune), et 6 francs pour le marquage du bois avant la « mise », par la Municipalité au complet, dont les membres reçoivent chacun une indemnité de 2 francs. Les « frais de mise », qui consistent essentiellement dans le vin offert aux miseurs, sont couverts par la perception d'un franc en sus du montant de chaque adjudication.

Les mises de foin, regain et bois sont annoncées par affiche au pilier public de la commune et de quatre communes voisines. En outre, les mises de foin et de bois sont annoncées dans les journaux locaux et dans la *Feuille des Avis officiels du canton de Vaud.*

Le service des *eaux* a été établi tout récemment, par l'utilisation d'une source d'eau potable, située à 700 mètres du village et donnant une chute de 70 mètres, qui déjà antérieurement alimentait Vinzel. Son débit est de 400 litres-minutes. L'eau était amenée aux fontaines publiques au moyen de tuyaux de grès, et chacun allait chercher l'eau dont il avait besoin à la fontaine la plus proche. Au printemps de 1910, on a construit un réservoir de

1. — La Commune contribue à raison de 9 francs au traitement du garde de triage.

béton armé d'une contenance de 100.000 litres et une conduite de fonte ; ainsi l'eau est fournie, sous pression, aux bouches d'incendie, en même temps qu'elle est distribuée à toutes les habitations du village (sauf deux ou trois, qui sont desservies par des sources particulières). Le coût de l'entreprise ne peut pas être indiqué avec exactitude, les comptes définitifs n'étant pas encore établis ; mais il a été devisé à 15.000 francs, l'installation de cinq bouches d'incendie étant comprise dans ce chiffre, et il est certain qu'il ne sera pas dépassé. Le rendement sera : une concession de 250 francs l'an, et 10 de 28 francs, soit au total 530 francs. L'eau est concessionnée aux particuliers à raison de 14 francs le litre-minute (avec un minimum de 2 litres), plus 7 francs pour la location du compteur. Le rendement couvre à quelques dizaines de francs près l'intérêt du capital investi, et ces quelques dizaines de francs à la charge de la commune ne sont en réalité que le prix — très modique — d'un service public de première importance, la fourniture de l'eau sous pression aux bouches d'incendie.

La *maison locative* de la commune est une école désaffectée ; l'ancienne salle de la Municipalité et l'appartement de l'instituteur ont été convertis en deux appartements loués 12 et 6 francs par mois (144 et 72 francs par an).

Les indemnités des administrateurs et fonctionnaires municipaux sont les suivantes : syndic, 70 francs par an ; chacun des deux municipaux, 35 francs ; secrétaire, 100 francs ; boursier communal (faisant aussi fonctions de boursier des pauvres), 250 francs ; huissier (ou employé municipal), 15 francs ; garde-police et garde champêtre (il s'agit d'une même personne), 350 francs pour 60 journées obligatoires, les journées en plus étant payées 2 fr. 50 l'hiver et 3 francs l'été. Les vacations spéciales des administrateurs municipaux sont payées à part, suivant leur importance.

Edgard MILHAUD.

LA RÉGIE DU GAZ A REMSCHEID [1]

Par Etienne BUISSON (Paris).

Remscheid, ville industrielle de 71.300 habitants, située en Westphalie, nous présente un exemple de ce que les cités de

1. — L'exposé qui va suivre est fait d'après la brochure récemment publiée par M. le docteur Bucerius, conseiller municipal (Beigeordneter) de Remscheid, dans la collection du *Verein für Sozialpolitik* que nous avons déjà plusieurs fois citée dans les *Annales*. Le travail en question est intitulé *Die Gemeindebetriebe*

moyenne importance peuvent faire dans le domaine de la régie directe.

L'activité industrielle est bornée à un seul genre de travail, comme c'est le cas, de nos jours, dans presque toutes les villes manufacturières qui se conforment à la grande loi de la spécialisation : Remscheid est la cité de la petite industrie du fer, des outils. On s'y livre, d'ailleurs, sur une échelle assez importante au commerce d'exportation de ces mêmes articles.

L'origine de cette industrie remonte à une époque déjà assez éloignée où la situation de Remscheid et ses avantages naturels y étaient propres. « Les montagnes fournissaient le minerai, les ruisseaux nombreux rendus inutiles par les étangs de réserve, la force motrice, et les profondes forêts, le charbon de bois pour les fourneaux de fusion et les feux de forgerons. Aujourd'hui, plus aucune des nombreuses mines n'est en exploitation : les forces hydrauliques qui manquent pendant la saison sèche ne permettent, d'après les conceptions modernes, qu'un travail de pygmée. Des fourneaux de fusion, dans lesquels autrefois chaque forgeron se préparait l'acier dont il avait besoin, ont été remplacés par les aciéries dévoreuses de houille. Si bien que l'industrie de Remscheid ne trouve plus maintenant aucune de ses matières premières sur place. »

La ville n'en a pas moins subi un développement incessant depuis quarante années : la population a plus que triplé de 1871 (20.975 habitants) à 1910 (71.300 habitants). La raison de ce développement, malgré les circonstances contraires, doit être cherchée dans la présence d'une population ouvrière très habile. Son concours est d'autant plus nécessaire pour cette industrie que la fabrication d'innombrables outils des plus variés a poussé à l'extrême le perfectionnement de la spécialisation de chaque travailleur. Cette spécialisation a permis la constitution de très nombreuses petites entreprises, dans lesquelles l'habileté technique du chef et des ouvriers joue le rôle capital. Le plus grand nombre des maisons de Remscheid, en effet, est encore sous le régime de la petite industrie. Sur 566 entreprises, il n'y en a que 18 ayant plus de 100 ouvriers et 2 plus de 1.000.

Le commerce d'exportation joue un rôle capital dans la prospérité de Reimscheid : certains articles sont exclusivement fabriqués

der Stadt Remscheid. La direction des usines municipales à gaz et à eau de Remscheid a bien voulu nous fournir les renseignements les plus récents sur les diverses entreprises de la ville. Nous l'en remercions ici.

en vue de l'étranger. Il existe à Reimscheid 44 maisons d'exportation. D'ailleurs, un nombre égal de grosses ou moyennes fabriques exportent elles-mêmes. Enfin, 109 maisons de commission contribuent aussi à l'envoi à l'étranger de produits fabriqués sur place. On estime à 10 millions de marks (12.500.000 francs) le revenu net réalisé annuellement sur les articles de Remscheid exportés à l'étranger.

Ces conditions spéciales de la vie industrielle de la ville sont assez complexes pour nécessiter la perpétuelle attention de la municipalité, surtout lorsqu'il s'agit de fixer les impôts municipaux et d'organiser ou d'exploiter les services municipaux.

Le district de Remscheid englobe 3.200 hectares. La ville même est construite sur cinq collines dont les versants sont parfois très en pente: le point culminant est à 380 mètres et le plus bas à 107 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les rampes de 1/10 et plus n'y sont pas rares.

La hauteur de la pluie est très élevée (1.000 à 1.300 mètres). Les fortes pluies y sont fréquentes et nécessitent des mesures spéciales de protection.

Ces quelques indications feront comprendre que Remscheid soit contrainte par la nature même de faire de grosses dépenses pour ses rues, son éclairage, pour l'écoulement des eaux et le nettoyage des voies publiques, pour les écoles (beaucoup de groupes scolaires répartis dans la ville pour éviter aux enfants de trop longs déplacements), etc.

Pour couvrir ces inévitables dépenses, il faut faire appel à toutes les facultés contributives des citoyens, si bien que la Ville ne peut pas en outre prendre l'initiative d'œuvres d'un caractère plus élevé, ainsi que d'autres cités plus avantageusement situées ont les moyens de le faire pour le mieux de leurs habitants. La stricte satisfaction des besoins municipaux les plus pressants n'est même possible à Remscheid que si toutes les régies communales produisent régulièrement d'importants bénéfices.

La présente étude sera consacrée à la régie du gaz.

a) *Exploitation financière.*

La régie municipale du gaz existe depuis 1864.

Tous les fonds nécessaires ont été réunis par des emprunts, qui sont inscrits sur les livres de l'usine à gaz comme dettes propres à cet établissement, dont la comptabilité et la gestion sont maintenant tout à fait séparées de celles des affaires générales de la commune.

Dans les prévisions budgétaires (Haushaltsplan), une certaine somme est fixée par avance comme devant être versée à la caisse municipale comme bénéfices de l'année. Si le bénéfice réel est supérieur à cette estimation anticipée, il sera prévu aux dépenses dans l'exploitation de l'année suivante comme devant être payé à la caisse municipale. Dans le cas contraire, il en résulterait une perte dans le résultat de l'année, perte qui devrait être couverte à l'aide des réserves.

La caisse municipale reçoit en outre dans le courant de chaque exercice les intérêts du capital investi et les sommes destinées à son amortisement : si bien que le bilan spécial du gaz municipal se chiffre chaque année par un solde créditeur nul ou insignifiant.

Cette méthode de gestion financière, très courante dans les entreprises industrielles communales, ne nous met pas en mesure de porter un jugement exact sur les résultats de cette régie directe. M. Bucerius a dégagé les résultats commerciaux réels en établissant les comptes d'après la méthode commerciale suivante :

Pour estimer au total les rendements de la régie du gaz à Remscheid depuis sa fondation, il faut, dit-il, additionner 1° les sommes versées à la caisse municipale : *a*) comme intérêts du capital investi, *b*) comme bénéfices nets ; 2° les sommes prélevées sur les bénéfices bruts pour les agrandissements et améliorations de l'usine municipale. Voici le total de ces sommes :

Intérêts versés à la caisse municipale	430.000 marks
Bénéfices nets versés à la caisse municipale ..	1.550.000 —
Pour les agrandissements et améliorations de l'usine	1.020.000 —
Total	3.000.000 marks

qui représentent un intérêt moyen de 23 0/0 de capitaux placés. C'est là un beau résultat.

Dans les dix dernières années, les besoins auxquels les communes, d'une manière générale, ont dû faire face, se sont plus rapidement accrus que le rendement des impôts : les salaires de tous les employés, les croissantes exigences sociales et sanitaires de la communauté ont lourdement chargé les budgets municipaux. Aussi a-t-on cherché partout à faire rendre davantage aux régies directes.

A Remscheid, on a demandé l'augmentation des recettes d'une part à l'impôt communal sur le revenu qui, en 1897, était de 160 0/0 de celui de l'Etat et qui, depuis 1903, est de 230 0/0 ; d'autre part aux régies directes, à celle du gaz en particulier.

Les revenus de celle-ci, déduction faite des intérêts et amortissements, ont bénéficié d'une augmentation continue : ils ont passé de 124.000 marks en 1897, à 182.000 marks en 1900, à 174.000 marks en 1903, 240.000 marks en 1907 et 257.185 marks en 1909. Sur ces sommes ont été prélevés pour agrandissements et améliorations : en 1897, 59.000 marks (soit 12,8 0/0 du capital investi à cette époque) ; en 1900, 62.000 marks (13,5 0/0) ; en 1903, 38.000 marks (5,4 0/0) ; en 1907, 25.000 marks (3,5 0/0). La caisse municipale a reçu net 65.000 marks en 1897, 120.000 en 1900, 127.000 en 1903 et 200.000 en 1907.

Tableau résumant les chiffres ci-dessus.

ANNÉES	Impôt municipal sur le revenu : Pour cent de l'impôt d'Etat	Bénéfices de la régie du gaz, déduction faite des intérêts et amortissements	Pour les agrandissements et améliorations de l'usine	Versé à la caisse municipale (Bénéfice net)
		Marks	Marks	Marks
1897	160 %	124.000	59.000	65.000
1900	180 %	182.000	62.000	120.000
1903	230 %	174.000	38.000	127.000
1907	230 %	140.880	25.000	200.000

Ces chiffres montrent que la hausse brusque des impôts directs a fait naître le désir de demander davantage pour le budget communal à la régie du gaz dont les revenus étaient en constant développement. Ces prélèvements, chaque année plus importants, n'ont été possibles qu'en diminuant la proportion des revenus employés pour les agrandissements et améliorations. Mais comme les travaux d'usine étaient cependant nécessaires, il a fallu avoir recours à des emprunts pour faire face aux dépenses qu'ils entraînaient. La régie du gaz, qui n'avait emprunté que 50.000 marks de 1887 à 1900, a dû, depuis lors, emprunter les sommes suivantes :

En 1900..........	175.000 marks
En 1902..........	70.000 —
En 1903..........	165.000 —
En 1908..........	20.000 —

Cette manière de faire a soulevé de vives discussions au sein de la municipalité de Remscheid. Les uns ont affirmé qu'il était conforme aux principes d'une saine direction que les dépenses relatives à toute nouvelle installation d'exploitation, par exemple à de nouvelles canalisations, fussent couvertes par des emprunts nouveaux. Les autres au contraire ont soutenu qu'aucune affaire commerciale bien administrée ne se bornerait à amortir simple-

ment ses dettes suivant un taux minime, sans réserver une importante proportion des revenus aux dépenses occasionnées par de nouvelles installations, agrandissements, perfectionnements, etc.

M. Bucerius écrit même — et il revient à plusieurs reprises sur cette idée : — « Le rapport qui existe entre les sommes prélevées sur les bénéfices d'exploitation pour couvrir les frais des nouvelles installations et les emprunts placés dans l'affaire est le plus sûr et aussi le seul signe qui permette de juger si une entreprise commerciale est saine. »

Nous trouvons ici un exemple de cette opposition de principe qui existe dans tant de municipalités, dans tant d'Etats même, entre les besoins de la communauté, qui exigent de la régie des subsides aussi importants que possible, et les nécessités commerciales, qui exigent une gestion financière indépendante de toute considération relative aux besoins de la collectivité. C'est ainsi que chaque année, au Landtag prussien, un débat du même ordre se livre, à propos du budget, autour des bénéfices des chemins de fer, entre le Gouvernement et les partis libéraux.

Il serait exagéré, nous semble-t-il, de se prononcer d'une manière absolue en faveur de l'une ou l'autre solution, car elles peuvent être successivement préférables suivant les circonstances que traversent les municipalités et les régies.

D'une manière générale cependant, il est infiniment désirable, pour le bon renom même des régies directes, toutes les fois que les nécessités commerciales le permettent, qu'elles soient des organismes industriels et commerciaux solidement constitués et dirigés suivant les méthodes reconnues les meilleures dans les affaires privées.

b) *Exploitation commerciale.*

Dans l'état actuel des choses, la régie directe du gaz est-elle, à Remscheid, comme dans d'autres villes, légitime ? Ce serait là l'objet d'une discussion sans valeur pratique en ce qui concerne l'Allemagne ; aucune commune de quelque importance n'y laisse, en effet, de nos jours, la fourniture du gaz à une entreprise particulière. Si nous trouvons encore quelques exceptions à cette règle, c'est dans les communes d'Allemagne que lie encore quelque ancien contrat, ou pour des motifs locaux particuliers qui n'ont aucune portée générale.

Citons d'abord quelques chiffres relatifs à l'exploitation du gaz à Remscheid.

1° Prix du gaz à diverses époques :

ANNÉES	Pour la lumière	Pour la cuisine, le chauffage et la force
1880-1882	17 pfennigs	17 pfennigs
1890-1891	16 — avec rabais jusqu'à 10 pf.	10 —
1892-1905	15 pfennigs avec rabais jusqu'à 10 pf.	10 —
1906-1910	13 pfennigs	Pour cuisine et chauffage 13 pf. Pour force.............. 10 pf.

2° Prix de revient du gaz en 1907 : 9 pfennigs 13.

3° Matières premières, salaires et sous-produits :

ANNÉES	Prix de la tonne de charbon	Prix de un m/c de gaz			Sous-produits pour un m/c	Différence
		En matières premières	Salaires	Ensemble		
	Marks	Marks	Marks	Marks	Marks	Marks
1880	29,50	6 »	2,5	8,5	3,65	4,85
1890	67 »	5,61	1,57	8,18	4,86	3,32
1900	62,50	7,32	1,3	8,62	5.36	3,26
1904	56,25	6,51	1,35	7,86	3,45	4,41
1907	65 »	6,16	1,28	7,44	4,13	3,31

Le gaz est d'abord, pour *l'éclairage et la cuisine,* d'un usage quotidien dans les ménages. Il est désirable de fournir à la population en général un combustible bon marché, d'un emploi immédiat. A Remscheid, comme dans d'autres communes, on a donc fourni le gaz pour la cuisine au prix réduit du gaz pour la force, jusqu'à l'établissement d'un tarif uniforme pour le gaz d'éclairage et le gaz de chauffage et cuisine.

Mais il ne faudrait pas exagérer l'importance du gaz comme combustible de la classe ouvrière. Même lorsqu'il ne coûtait que 9 pfennigs le mètre cube, la classe ouvrière de Remscheid n'en a pas consommé de grandes quantités. Les frais de fabrication du gaz s'élèvent aujourd'hui à un peu plus de 9 pfennigs et les ouvriers peuvent toujours faire du feu à meilleur marché. En hiver, le foyer est d'ailleurs nécessaire pour le chauffage. Enfin, la main-d'œuvre féminine étant peu demandée à Remscheid, l'économie de temps réalisée dans les opérations ménagères par l'emploi du gaz ne représente pas un intérêt capital, les femmes et les filles disposant de toute leur journée pour les travaux intérieurs.

Pour la classe moyenne, encore nombreuse à Remscheid, le gaz

de cuisine a certainement sa valeur et doit, pour cette raison, être fourni par la Ville à bon compte.

L'augmentation proportionnelle la plus élevée de la consommation du gaz s'est produite à la suite de l'adoption du tarif unitaire de 13 pfennigs le mètre cube. Cette augmentation est due à la réduction du tarif et plus encore peut-être aux perfectionnements apportés dans la distribution du gaz à domicile. Les facilités de consommation jouent en effet un rôle capital, surtout pour la population qui habite en appartement loué. La ville posa à ses frais, à tous les étages et dans tous les logements, les conduites de gaz, ce qui contribua beaucoup à augmenter la consommation. D'ailleurs 218 distributeurs automatiques ont été posés jusqu'au 1er avril 1910.

Suivant toutes vraisemblances, l'extraction du gaz de la houille et l'emploi de ce gaz reviendront toujours plus cher que le simple chauffage au charbon de terre, de même que jamais le pétrole ne sera plus cher que le gaz pour l'éclairage, d'autant plus que des progrès sensibles ont été réalisés dans le perfectionnement des fourneaux à houille et des lampes à pétrole.

M. le Dr Bucerius conclut, sur ce point spécial, par les considérations suivantes que nous résumons, à titre de document particulier à Remscheid.

Le gaz peut donc être considéré dans la vie ménagère comme un luxe ; ce que nous perdons de vue trop souvent en raison de son emploi si répandu.

Mais cette considération nous paraît légitimer la politique des municipalités qui veulent réaliser sur la fabrication du gaz pour usage ménager un certain bénéfice.

Ce bénéfice ne peut jamais peser lourdement sur les consommateurs, car ils ont toujours la latitude de revenir au coke et au pétrole.

La fixation du prix du gaz peut donc être faite par les entreprises municipales sur les bases ordinaires d'une affaire commerciale : chaque diminution du prix doit autant que possible faire espérer une augmentation de consommation qui équilibrera le chiffre des revenus.

Il ne faut pas qu'une augmentation du prix puisse faire craindre une diminution de la consommation qui atteigne les bénéfices.

Telles sont les méthodes qui ont été appliquées à Remscheid.

Ces vues qui, aux yeux de M. Bucerius, répondent aux besoins et aux conditions particulières de cette petite ville ne sont assu-

rément pas applicables à la plupart des villes industrielles, même de modeste importance. Ce n'est pas ici la place de discuter à fond les idées de l'auteur; remarquons cependant que s'il considère le gaz comme un luxe, c'est parce que, la main-d'œuvre féminine n'étant pas demandée à Remscheid, les femmes et les filles des ouvriers ont tout leur temps pour faire le ménage et la cuisine : la seule considération qui doive les guider est celle du bon marché du combustible. Il est certain que dans les villes où le travail des femmes est généralisé, le problème qui se pose à la classe ouvrière est tout opposé : il importe alors pour elle au plus haut point d'avoir du gaz à très bon marché, de manière à permettre aux ouvrières de préparer, rapidement et sans grands frais, les repas de la famille avant de partir pour l'usine ou à leur retour du travail. N'oublions pas d'ailleurs que, même quand la femme n'est pas occupée au dehors, il est désirable qu'elle passe le temps minimum à son ménage, à sa cuisine, afin qu'elle puisse soit s'occuper à d'autres travaux manuels nécessités par l'entretien de sa famille ou qui lui procureront quelques ressources supplémentaires, soit s'occuper à des lectures qui contribueront à son développement intellectuel.

Sans insister davantage, il est certain que le fait de pouvoir consommer du gaz à très bon marché a une portée sociale considérable : l'objectif des régies municipales doit donc être de livrer ce combustible au prix le plus réduit possible. Et la question des bénéfices réalisés par la commune sur cette consommation — question qui paraît dominante aux yeux de M. Bucerius — ne doit avoir pour nous qu'une valeur secondaire.

Beaucoup plus importante est la consommation du gaz pour *usages industriels* (éclairage des magasins et usines, et force).

Le gaz est à Remscheid une *source d'énergie* très importante, car les petites et moyennes entreprises y sont nombreuses dans l'industrie du fer. Au point de vue social, la fourniture du gaz par la commune est donc parfaitement légitime, nécessaire même.

La petite industrie a besoin en première ligne d'une force qui, même en petit, travaille à bon marché. Les chutes d'eau produisaient autrefois ce genre d'énergie; elles ne sont plus suffisantes en raison de leur irrégularité : les délais de livraison des marchandises sont partout devenus plus courts qu'autrefois et les fabricants n'ont plus la latitude d'attendre que l'eau soit revenue pour mettre en chantier les commandes; ils doivent donc avoir à leur disposition une source d'énergie pas trop chère. La machine à vapeur dans les petites industries n'a pas son application.

parce qu'on n'y a pas besoin de ses services durant toute la journée et que de la maintenir allumée toute la journée ou de la rallumer à chaque fois reviendrait trop cher.

Les moteurs à gaz ou électriques répondent à ces besoins.

Au 31 mars 1907, il y avait en exploitation, à Remscheid, 251 moteurs électriques de 1.448 chevaux de force et 208 moteurs à gaz (1), de 808 chevaux de force.

La petite industrie occupait seule 132 moteurs à gaz de 604 chevaux de force.

L'usine municipale du gaz de Remscheid livre le gaz pour la force pour les entreprises industrielles sensiblement meilleur marché que ne pourrait le faire un établissement conduit exclusivement d'après les règles ordinaires du commerce.

Le prix de 10 pfennigs par mètre cube couvre à peu près les frais de revient. La caisse municipale ne touche pas tout à fait 1 pfennig de bénéfice par mètre cube.

L'évolution *des prix du gaz* à Remscheid a suivi la marche suivante : d'abord, ce sont les progrès techniques dans la proportion de quantité de gaz extrait du charbon qui, rendant possible une diminution du prix, ont pour conséquence une augmentation de consommation et permettent ainsi bientôt une diminution nouvelle de prix. Puis, c'est la mise en valeur toujours plus perfectionnée des sous-produits. Ces avantages techniques ont été si importants que la hausse continuelle des prix de la matière première a pu être supportée sans majoration correspondante des prix du gaz. Seule la brusque hausse de la houille en 1890 a rendu momentanément indispensable une majoration des prix : encore est-ce une augmentation de la consommation qui l'a suivie contrairement aux prévisions normales. La consommation par tête d'habitant a régulièrement augmenté. De 19 mètres cubes en 1880, elle est montée à 43,4 en 1890 ; à 51,8 en 1900 ; à 61,3 en 1907 ; à 801,1 en 1908, et à 83 en 1909.

Si l'on compare le prix du gaz avec celui d'autres villes, il ne faut pas perdre de vue que Remscheid, bien que dans un district industriel, n'est pas dans un bassin houiller, et que le prix des charbons est donc majoré de frais de transport élevés. D'ailleurs, le pays montagneux augmente le prix de l'exploitation en ce que des mesures spéciales sont nécessaires ici plus qu'ailleurs pour régler la pression générale. Enfin, la distribution très irrégulière

1. — Ce chiffre a diminué en 1909 : il y en avait 189 et, en 1910 (1er avril), 192.

des maisons dans la ville nécessite un réseau de canalisation très étendu. Si l'on tient compte de tous ces éléments, il faudra reconnaître que le prix du gaz est très modéré à Remscheid.

Etienne Buisson.

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER

En Italie.

Réforme de l'administration des chemins de fer de l'Etat italien.

La *Frankfurter Zeitung* du 2 décembre 1910, 1re édition du matin, publie la correspondance suivante:

Milan, 29 novembre. — Bien que l'exploitation des chemins de fer italiens ait été notablement améliorée depuis 1905, date où ces chemins de fer commencèrent à être administrés par l'Etat, le service est encore loin de répondre aux légitimes exigences du pays. On a dépensé plus d'un milliard pour mettre le réseau en état et pour le munir d'un matériel roulant suffisant, ce qui a extraordinairement augmenté la dette des chemins de fer et mis en continuel danger les finances de l'Italie. Bien que les salaires eussent été relevés à trois reprises différentes, le personnel n'était pas encore satisfait, et l'observateur impartial doit en effet reconnaître que les 2 francs par jour que touchent beaucoup d'ouvriers des voies ferrées ainsi que bon nombre d'employés subalternes sont absolument insuffisants pour vivre. D'autre part, on ne peut exiger des contribuables de plus grands sacrifices, et ce n'est pas à eux qu'il faut demander les ressources indispensables pour une nouvelle augmentation de salaires. Le personnel le comprit: le cri utopique de « Les chemins de fer aux cheminots ! » se tut bientôt, et les employés réclamèrent une réforme radicale de l'administration dans le sens de la *simplification*, réforme qui rendrait possible un relèvement général des traitements. On vit alors, spectacle rare, le gouvernement, les cheminots et l'opinion publique unanimes à défendre le même programme. Et le ministre des travaux publics, M. Sacchi, vient de soumettre à la Chambre le projet de loi impatiemment attendu par tout le monde et concernant cette réforme de l'administration des chemins de fer de l'Etat, ainsi que l'augmentation des appointements du personnel.

Nos lecteurs savent peut-être que, actuellement, cette administration est un organisme infiniment compliqué, pesant, coûteux et travaillant avec une extrême lenteur. Elle souffre, comme presque toutes les administrations publiques de l'Italie, d'un excès de centralisation. En effet, c'est de la direction générale, établie à Rome, que dépend tout ce réseau de 13.000 kilomètres, et cela pour les moindres détails; on s'occupe à Rome même de bagatelles telles qu'une dépense de un franc, un retard de train ou un changement d'employé subalterne. Au lieu des trois ou quatre sections qui devraient exister à la direction centrale, on en compte douze, parmi lesquelles une pour le contentieux, une pour le service de

santé et une pour la comptabilité. Il existe bien, dans le reste du pays. douze directions régionales, mais personne ne sait à quoi elles servent. puisque la direction générale communique directement, sans passer par leur intermédiaire, avec les divisions et sections placées sous leurs ordres. Et l'on fait beaucoup de travail inutile: par exemple, la direction générale envoie ses letttres en double expédition aux divisions régionales et aux sections.

Le projet de loi de M. Sacchi met fin à ces deux vices de l'organisation actuelle, à la centralisation excessive ainsi qu'à l'hypertrophie bureaucratique, et il réorganise l'administration sur le modèle de celle des Chemins de fer du Midi, qui fut, comme administratrice du réseau de l'Adriatique, la meilleure et la plus florissante de toutes les entreprises italiennes de chemins de fer. Il sera créé, pour le continent, trois directions régionales, une à Turin pour l'ouest de la haute et moyenne Italie, une à Bologne pour l'est, et une à Naples pour le sud. Ces directions, chargées d'administrer effectivement tout le réseau, comprendront chacune trois sections répondant aux nécessités pratiques de l'exploitation, une section pour le mouvement et le trafic, une pour la traction et le matériel, et une pour l'entretien et les travaux. La direction générale de Rome est considérablement restreinte par la suppression de tous les services inutiles ou confiés aux directions régionales. Elle n'aura plus qu'à assurer l'unité dans l'exploitation et dans l'acquisition du matériel, et constituera en quelque sorte un point de contact entre les trois directions régionales.

On estime que l'économie réalisée par cette simplification ne sera pas inférieure à *14 millions*, soit presque les trois quarts des 20 millions 1/2 que l'on consacrera au relèvement des appointements du personnel, Les petits employés dont le traitement ne dépasse pas 1.500 francs en auront la plus grosse part, 14 millions; 4 millions 1/2 sont prévus pour le personnel intermédiaire, et 2 millions pour le haut personnel. Les 6 millions 1/2 qui restent à trouver seront obtenus à l'aide d'une taxe sur les permis de circulation ou sur les billets à prix réduits, ainsi que par une légère augmentation du tarif par échelons pour le transport des voyageurs. Ainsi, le tarif des abonnements individuels sera augmenté de 9 0/0, et celui des carnets de voyages circulaires en Italie, de 6 0/0.

Commandes de matériel roulant.

Le même numéro de la *Frankfurter Zeitung,* 2 décembre 1910, 1re édition du matin, publie en outre la correspondance suivante de Milan, en date du 30 novembre 1910:

Le projet de loi présenté à la Chambre par M. Sacchi, ministre des travaux publics, et concernant la réforme de l'administration des chemins de fer de l'Etat, donne aussi à cette administration les ressources nécessaires pour procéder aux achats de matériel roulant déjà annoncés par le président du conseil, M. Luzzatti, achats qui mettront fin à la pénurie de wagons qui se faisait sentir régulièrement chaque automne. Jusqu'au 31 août 1913, le trésor versera à l'administration des chemins de fer une somme de 56 millions de francs, payable en plusieurs termes, et qui sera consacrée à l'acquisition de 8.000 wagons de marchandises et à la création des ateliers de réparation nécessaires. Il est probable que, ainsi qu'on l'a déjà annoncé, l'industrie étrangère ne recevra qu'une très

faible partie de ces nouvelles commandes, les ateliers de construction italiens étant, en ce moment, occupés presque exclusivement à des travaux de réparations. Pour couvrir les frais nécessités par le service des intérêts du capital d'acquisition, on relèvera légèrement quelques tarifs du transport des marchandises. En outre, l'administration des chemins de fer est autorisée à louer à des firmes italiennes de nouveaux wagons de marchandises, construits en Italie, et à payer, en plus du prix de location, une somme annuelle pour l'amortissement, de façon que ces wagons, au bout d'un certain nombre d'années, deviennent propriété de l'Etat.

TÉLÉPHONES

En France.

La collaboration du public. — Vers l'autonomie.

Du *Matin*, 29 novembre 1910 :

Toujours annoncée, toujours différée, la réforme téléphonique est un des nombreux problèmes qui vont retenir l'attention de M. Puech. Précisément, le ministre des travaux publics et des postes a reçu, ces jours derniers, le bureau de l'Association des abonnés au téléphone, délégation qui était venue lui exposer les revendications des clients de l'Etat.

A ce propos, le président de l'Association nous a déclaré :

— Notre impression a été très favorable, à la suite des entrevues que nous avons eues successivement avec M. Puech et M. Chautard. Le ministre, comme son directeur de cabinet, sont animés des meilleures intentions et tout disposés à préparer les réformes nécessaires.

« Malheureusement, cet accueil sympathique, nous l'avons déjà rencontré chez tous les ministres et sous-secrétaires d'Etat qui se sont succédé, depuis M. Bérard jusqu'à M. Millerand. On nous a fait, à plusieurs reprises, des promesses formelles qui, malheureusement, n'ont pas été suivies deffet. Non par mauvaise volonté : mais les efforts des ministres et sous-secrétaires d'Etat ont été tenus en échec jusqu'à ce jour par la résistance opiniâtre d'une bureaucratie néfaste et routinière qui, par sa force d'inertie, arrive à paralyser complètement les intentions réformatrices du ministre.

« Ce péril, nous l'avions signalé particulièrement à M. Millerand, qui nous avait répondu :

« — Je suis un entêté, un têtu ! J'aboutirai en brisant les résistances, s'il y en a !

« Eh bien ! pas plus que ses prédécesseurs M. Millerand n'a pu aboutir. Son vaste et intéressant projet portant réorganisation du réseau de Paris, et pour lequel il avait obtenu la collaboration financière de la Chambre de commerce de Paris, est resté dans les cartons et n'a pas pu en sortir. L'obstruction tenace des bureaux a raison de tout. Même, s'il se trouve un haut fonctionnaire animé d'intentions réformatrices, il ne tarde pas, à son tour, à être désarmé, découragé.

« La seule réforme que M. Millerand a pu mener à bien — celle du règlement — a été obtenue grâce à la collaboration du public et à sa pénétration dans les rouages administratifs. Le ministre avait nommé dans ce but une commission mixte dans laquelle, pour la première fois, étaient admis des représentants des abonnés au téléphone et de la Chambre de commerce. Le résultat ? En deux séances, le règlement a été réformé sur plusieurs points importants. Il y avait cinq ans que M. Bérard avait

nommé une commission administrative chargée d'étudier cette réforme: on n'a jamais su ce qu'elle était devenue!

« M. Puech, et surtout M. Chautard, dont le rapport de 1908 sur les P. T. T. fut particulièrement sévère pour l'administration, doivent être édifiés sur la routine et les agissements de la bureaucratie, dont M. Charles Dumont vient de donner dans le *Matin* un exemple si frappant. Ils reconnaîtront certainement que le seul moyen de rendre possibles les réformes, c'est d'aérer la maison, d'y faire pénétrer les idées modernes avec des représentants des clients et de l'Etat.

« C'est dans ce sens que nous soutenons le projet déposé récemment à la Chambre par M. Steeg et organisant l'autonomie relative des P. T. T. A la tête de ces services serait placé un conseil dans lequel figureraient des représentants du public. Nous avons adressé à ce sujet une circulaire aux Chambres de commerce et aux principales Chambres syndicales, qui, en très grande majorité, ont émis des vœux en faveur du projet.

« Si l'on ne veut pas rendre à l'industrie privée les monopoles de l'Etat, il importe tout au moins de les industrialiser. C'est l'idée qui prévaut de jour en jour dans les milieux parlementaires; c'est le principe que consacre le projet de M. Steeg; et nous croyons savoir que M. Puech n'y est pas hostile.

« Il importe en effet de sortir au plus vite de la situation actuelle. Pendant qu'on piétine sur place, le nombre des abonnés augmente, les bureaux s'engorgent, et à bref délai ils seront complètement saturés. Si l'on n'y remédie à temps, nous courons au devant d'une crise téléphonique pire que les précédentes.

« Industrialiser le service des téléphones par une autonomie relative et la collaboration du public, c'est, à l'heure actuelle, la seule chance de salut. »

HOUILLE BLANCHE

En Suisse. — Dans le Canton de Saint-Gall.

Etatisation de l'usine électrique de Kubel.

Nous lisons dans la *Neue Zürcher Zeitung* du 11 novembre 1910 13ᵉ feuillet du matin), l'article ci-dessous, d'un de ses correspondants de Saint-Gall :

La fourniture de l'électricité par l'Etat semble faire, dans le canton de Saint-Gall, des progrès plus rapides qu'on ne s'y serait attendu. Conformément à la décision du Grand Conseil, on ne devait provisoirement munir d'un réseau électrique que le nord-ouest du canton, la force étant prise à l'usine d'Albula. Puis, on songea à construire ou à acheter des usines génératrices. Jusqu'ici, la seule usine électrique appartenant à l'Etat était celle, assez peu importante, située sur le canal intérieur de la vallée du Rhin. Maintenant la petite usine d'Altstätten, qui jusqu'à ce jour appartenait à une Compagnie privée, va devenir propriété du canton : le Grand Conseil s'est occupé de cette question dans sa session de novembre 1910. Dans cette même session, le Conseil s'est occupé également de l'acquisition d'au moins 3.800 actions de l'usine de Kubel, actions d'une valeur nominale de 1000 francs, mais qui reviendront à l'Etat à environ 1500 francs par titre en chiffres ronds. Le canton deviendrait ainsi principal actionnaire de l'usine, car il ne resterait aux autres actionnaires que 450 actions. La transaction dont il s'agit ici est des plus inté-

ressantes. L'Etat aussi bien que la Compagnie intéressée ont compris à temps que, d'ici quelques années, les entreprises électriques cantonales et l'usine électrique de Kubel se feraient une forte concurrence, d'autant plus que cette usine tient une partie de ses abonnés par des contrats de longue durée. Les choses auraient pu en venir à ce point que, des deux côtés, on aurait travaillé à perte. On voulut prévenir cette éventualité, et la Compagnie de Kubel n'hésita pas à répondre aux avances du canton lorsque celui-ci lui offrit d'entrer en pourparlers pour l'acquisition de l'usine. Pendant quelque temps, l'intention bien nette de l'Etat était de racheter l'usine en bonne et due forme à la Compagnie actuelle. Mais les négociations échouèrent devant les exigences du gouvernement de Rhodes Extérieures, notamment au sujet de la concession, exigences inacceptables pour le canton de Saint-Gall. C'est alors qu'un consortium d'actionnaires de l'usine s'offrit à faire en sorte que l'Etat pût acheter du moins la plus grande partie des actions. On réussit à gagner à cette transaction les possesseurs d'environ 3800 actions, et alors fut conclu avec le canton de Saint-Gall l'arrangement approuvé depuis par le Grand Conseil.

Il résulte de là que le canton ne devient pas nominalement propriétaire de l'usine de Kubel. Celle-ci appartient, comme par le passé, à une Compagnie par actions qui continue à avoir son siège à Hérisau et non à Saint-Gall. En décembre dernier a eu lieu à Hérisau une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, au cours de laquelle l'ancien conseil d'administration (qui fit beaucoup pour la prospérité de l'usine) a été remplacé par un nouveau conseil dans lequel le canton est fortement représenté. Le canton de Rhodes Extérieures conserve aussi, conformément aux clauses de la concession, un représentant dans ce conseil. On a également modifié les statuts de la Société. Donc, au point de vue de la forme, et bien que le canton de Saint-Gall en devienne en fait le propriétaire, il n'y a rien de changé à cette entreprise qui, désormais, constitue la base du service cantonal de l'électricité.

L' « étatisation » de l'usine du Kubel est une occasion de rappeler comment cette usine a été fondée. Ce fut l'agent d'affaires Hohl, mort il y a quelques années, qui eut le premier l'idée de créer sur les bords du Kubel une grande usine électrique, idée qu'il réalisa sur une petite échelle, mais sans grand succès. Puis on songea à établir sur l'Urnäsch divers barrages pour en capter les forces. Plus tard apparut le projet Kürsteiner, qui voulait utiliser comme réservoir le Gübsenmoos et y amener les eaux de l'Urnäsch au moyen d'une canalisation de 4626 mètres. L'exécution de ce projet fut entreprise par Hohl avec l'appui du banquier viennois Brunner, et, quelques mois après, se constitua une Compagnie par actions avec un capital-actions de 1 million 1/2 et un capital-obligations également de 1 million 1/2. Mais, auparavant, c'était encore Hohl qui avait soutenu l'idée que la ville de Saint-Gall devait construire et exploiter l'usine. Il ne réussit pas à faire triompher sa manière de voir, et on le regrette vivement aujourd'hui, car l'entreprise a eu le plus heureux développement qu'on puisse imaginer. Peu après l'ouverture de l'usine, la plus grande partie de l'énergie disponible avait déjà trouvé preneur, et, dès 1902, il fallut procéder à des agrandissements. On utilisa une partie des eaux de la Sitter au moyen d'une longue canalisation; il fallut établir une seconde ligne à pression, créer des réserves de vapeur, etc. Aujourd'hui, l'usine dispose de 8.700 chevaux-vapeur (en chiffres

ronds). Et l'on n'a cessé, jusqu'en ces derniers temps, d'examiner les moyens de l'agrandir encore : les ingénieurs se sont particulièrement occupés, à diverses reprises, de la question d'un grand réservoir, celui de Gübsenmoos (construit il y a dix ans) ne contenant que 1.470.000 mètres cubes d'eau. Avec l'agrandissement de l'usine marcha de pair l'augmentation du capital-actions, qui atteint aujourd'hui, ainsi que le capital-obligations, 4 millions 1/2. Le compte d'établissement qui, en 1902, s'élevait à 4.635.674 francs, était, fin avril 1910, de 10.327.786 francs. Il ne fut pas procédé à des amortissements sur ce compte, mais on ouvrit, au cours de cette période, un fonds dit de renouvellement qui, le 30 avril 1910, se montait à 1.089.830 francs. Par contre, il fut amorti chaque année 25 0/0 sur les petits comptes (outils, appareils, ustensiles, etc.), si bien que ceux-ci ne figurent plus sur les livres que pour 32.000 francs en chiffres ronds. Le dividende distribué fut, pendant plusieurs années, de 4, 5. 6 et, l'an dernier, 8 0/0. Chaque année, 5 0/0 du bénéfice net furent versés au fonds de réserve. A la fin du premier exercice 1901-1902, le bénéfice net, soit 78.545 francs (contre 406.896 pour l'année dernière), ne fut pas distribué aux actionnaires, mais consacré à l'augmentation du capital-actions. L'usine de Kubel fournissaiu jusqu'ici l'énergie électrique jusqu'à Wil, Münchwilen, Lichtensteig, Ebnat-Kappel, Schwellbrun, Hudwil, Gais, Speicher, Wald, Riet-Goldach, Gossau, Niederuzwil, etc. La longueur du réseau primaire de dix mille volts atteint 172 km. 670.

Sur la même question, la *Neue Zürcher Zeitung* du 13 novembre 1910 publie la corespondance complémentaire que voici, du même correspondant :

Le Conseil de gouvernement du canton de Saint-Gall propose de racheter l'usine électrique d'Alstätten-Berneck moyennnant une somme de 2.100.000 francs, dont 1.100.000 francs payables lors de la ratification, le reste portant intérêt à 4 0/0 à partir du 11 janvier 1911.

Pour ce qui concerne l'achat de l'usine du Kubel, le rapport du Conseil dit : « Si le canton peut acquérir les 4.250 actions de cette usine à 1.562 francs par titre, le prix d'achat de l'usine tout entière s'élevera à 11.688.372 francs au lieu des 12.500.000 francs qu'on exigeait tout d'abord. L'intérêt assuré à partir du 1er mai 1910 exerce une influence sur le prix d'achat en ce sens que cet intérêt peut être pris sur le paiement des dividendes de 1910-1911, de même que les tantièmes réservés à l'ancien conseil d'administration grèveront le compte d'exploitation pour ce même exercice. En admettant que le capital d'établissement soit de 11.688.372 francs, la *rentabilité* pour le canton s'établirait ainsi : recettes, 1.202.565 francs; dépenses, 924.870 francs; excédent, 277.695 francs.

« Si le canton consacre à l'amortissement la totalité de cet excédent, le capital d'établissement sera entièrement amorti, en calculant sur la base d'un intérêt de 4 0/0 (intérêt simple et intérêts composés), en vingt-cinq ans environ. Mais, étant donné que l'usine comprend de nombreux ouvrages hydrauliques (réservoir, barrage, canalisation) qui n'exigent que de l'entretien et pas d'amortissement, il n'est nullement nécessaire d'amortir si vite le capital entier : il suffit que cet amortissement soit terminé à l'expiration de la concession, en 1947. En ce cas, on pourrait disposer chaque année d'une somme de 140.000 francs, c'est-à-dire que le

capital d'établissement rapporterait un intérêt de 5 0/0 en chiffres ronds, ou que l'on pourrait, si cette proposition est acceptée par les actionnaires, distribuer par action un sur-dividende de 33 francs en chiffres ronds. En somme, si le résultat financier n'est pas très considérable, il peut donner cependant un profit direct.

« Mais ce profit direct est beaucoup moins important, continue le rapport, que les avantages indirects qui résulteront de l'étatisation de l'usine de Kubel. L'agrandissement des installations électriques cantonales sera beaucoup plus facile et moins coûteux si on les rattache à cette usine. Il s'ensuivra la suppression de la grande ligne électrique de 45.000 volts qui va à Wattwil en passant par Wildhaus, et celle des deux lignes de 10.000 volts allant à Wil. De plus, on évitera ainsi diverses collisions et, aux points de contact, une concurrence nuisible pour les deux parties. Le canton se trouvera alors, d'emblée, en possession d'une vaste et solide organisation embrassant toute l'étendue du territoire. Enfin, si l'on réussissait à acquérir également les sections du réseau de la *Bodensee-Thurtalgesellschaft* qui se trouvent dans le canton, le cercle serait fermé. Les installations électriques cantonales reviendraient alors (y compris l'usine du Kubel) à 16.700.000 francs et donneraient, en fixant à 4 0/0 l'intérêt du capital d'établissement et en calculant sur la base des recettes actuelles, un bénéfice annuel d'environ 500.000 francs. Au total, l'entreprise rapporterait 7,6 0/0, c'est-à-dire que, si l'on ne distribue pas de sur-dividende, le capital pourrait être complètement amorti dans un laps de temps d'environ 25 ans. La réunion de toutes les usines citées ci-dessus en une grande entreprise cantonale présente donc toutes les garanties d'un rendement raisonnable dès la première année d'exploitation. »

En Allemagne. — Une usine provinciale dans la Haute-Hesse.

L'assemblée provinciale de la Haute-Hesse a approuvé (juin 1910), contre 4 voix de minorité, le projet de création d'une usine électrique à Lissberg. La commission provinciale est autorisée à conclure l'achat des terrains nécessaires. Sur les 3.100.000 marks que coûtera la réalisation du projet, 2.500.000 seront fournis par la province, et le reste, soit 600.000 marks, par les autres intéressés, cercles et communes, moyennant un intérêt qui ne pourra ni être inférieur à 3 0/0 ni dépasser 5 0/0. Pendant onze ans, l'usine électrique de Lissberg recevra de la province une subvention annuelle de 25.800 marks. Si les autres intéressés, cercles, communes et gros consommateurs, le désirent, la province leur avancera, sans bénéfice, le montant de leur contribution aux frais d'établissement. On espère que les économies réalisées par l'usine hydraulique d'Inheiden suffiront à couvrir en partie cette somme totale de 3.100.000 marks ; le reste sera obtenu au moyen d'un emprunt provincial à 4 0/0 au plus, amortissable à partir de la sixième année à raison d'au moins 1 0/0. Le projet avait été élaboré par le directeur provincial de Mayence, Dr Breidert.

ASSURANCES

Allemagne.

Un office municipal d'assurance contre l'incendie à Rixdorf.

La municipalité de la Ville de Rixdorf (203.977 hab.) a décidé (juin 1910) de créer un office municipal d'assurance contre l'incendie. La pres-

que totalité des bâtiments existant à Rixdorf est, en ce moment, assurée contre ce risque par des compagnies privées, moyennant des primes qui varient entre 1/3 et 1/2 pour mille. Or, il résulte des évaluations faites en vue d'établir la contribution foncière que les terrains bâtis ont actuellement une valeur de près de 500 millions de marks. Si l'on compte pour les terrains le quart de cette somme, il reste, comme valeur des bâtiments, au moins 375 millions de marks. Sur ces 375 millions, les propriétaires doivent verser en primes aux compagnies environ 185.000 marks par an. La municipalité est d'avis que cette importante somme, qui augmente chaque année à mesure que l'on construit davantage, pourrait d'abord être diminuée par la création d'un office municipal d'assurance contre l'incendie, et que, plus tard, une partie de ces primes pourrait peut-être profiter à la ville. Il ne peut être question d'ailleurs que d'assurance volontaire, car, étant donné l'état actuel de la législation, le gouvernement n'autoriserait pas l'établissement d'une assurance obligatoire. Au début, l'office n'assurera que les bâtiments nouvellement construits. Mais le grand développement que prend à Rixdorf la propriété bâtie permet d'espérer que, d'ici peu, la somme assurée par l'office municipal sera déjà considérable (*Kom. Praxis,* 3 septembre 1910).

HABITATIONS MUNICIPALES

En Suisse. — A Neuchâtel.

Les Réparations locatives. — Mesures économiques.

Afin d'habituer les locataires à tenir en bon état leurs logements, la Ville de Neuchâtel a pris, pour ses habitations populaires, les dispositions suivantes: le loyer mensuel est augmenté d'une somme fixe pour les réparations. Les frais des réparations faites pour chaque locataire sont inscrites à son compte. Le réglement a lieu tous les trois ans, et les sommes qui restent à l'avoir du locataire sont portées sur son livret de caisse d'épargne. Les résultats de cette mesure sont excellents, les logements sont très bien tenus et toutes les petites réparations sont effectuées sur-le-champ. Plusieurs locataires se sont vu rembourser la totalité, d'autres la moitié de la somme qu'ils avaient ainsi payée en plus de leur loyer (*Kom. Praxis,* 17 septembre 1910).

BUREAUX MUNICIPAUX DE LOCATION

En Allemagne.

Nous lisons dans la *Vossische Zeitung* du 13 novembre 1910 (9[e] feuillet du matin) l'étude suivante:

Une notable partie de la politique sociale des municipalités allemandes est consacrée aujourd'hui à la question du logement, et de nombreuses villes ont créé, à côté de l'inspection sanitaire des habitations, des bureaux pour la location des appartements. Ces bureaux sont soit autonomes, soit rattachés à l'Office des logements (dans les villes où cet office existe). On trouve de ces bureaux dans les villes prussiennes de Rixdorf, Osnabrück, Dortmund, Barmen, Cologne, Bielefeld, Hagen, Duisburg, Reuss, Elberfeld, Essen et Bonn. On en rencontre aussi à Stuttgart et à Ulm, à Karlsruhe et à Mannheim, à Darmstadt, Giessen, Strasbourg, Mulhouse et Colmar. Enfin, il est question d'en créer dans un certain nombre de villes, telles que Charlottenburg, Breslau, etc. Dans certaines localités, par exemple à Barmen et à Cologne, ce bureau est annexé au bureau municipal de placement.

Parmi ces bureaux, les uns s'occupent de la location des appartements de tout genre; d'autres, par exemple ceux de Cologne, Duisburg, Dortmund et Bonn, bornent leur action aux petits logements pour ouvriers et employés. La plupart sont gratuits, mais encaissent cependant quelques recettes grâce à la disposition suivante: les propriétaires qui font au bureau la notification d'un logement à louer doivent verser une caution de 1 mark garantissant que, en cas de location du logement (que cette location ait été faite ou non par l'intermédiaire du bureau), ils en donneront avis dans les 24 heures; s'ils négligent de le faire, cette petite somme ne leur est pas remboursée. Parmi les bureaux où existe le principe de la gratuité on peut signaler ceux de Barmen, Cologne, Dortmund, Bonn, Duisburg et Essen.

A Elberfeld, pour couvrir les frais de publication du *Wohnungsanzeiger* (« Indicateur des logements à louer ») on demande aux propriétaires, lors de la notification, 30 pfennigs pour les apartements d'un loyer n'excédant pas 500 marks et 60 pfennigs pour ceux d'un loyer supérieur. A Giessen, les statuts portent qu'on doit verser, à chaque notification, un droit d'inscription de 20 pfennigs pour les logements de 300 marks ou moins, de 50 pfennigs pour ceux de 301 à 500 marks, et de 1 mark pour les autres. A Strasbourg, on a adopté un système mixte: locataires et propriétaires n'ont pas de taxe à payer au bureau pour les appartements comprenant moins de 5 pièces; au-dessus de ce chiffre, on demande aux propriétaires un droit fixé à 1 0/0 du loyer annuel.

Il faut encore noter, à Strasbourg, ce fait intéressant que le bureau de location est étroitement rattaché au service de l'inspection sanitaire des habitations. A chaque notification de logement à louer, l'employé du bureau doit vérifier sur les lieux l'exactitude des déclarations faites et dresser un plan sommaire de l'appartement en question. Il doit également mentionner sur ce plan le nombre maximum de personnes que, d'après les prescriptions de la commission sanitaire, peut contenir ce logement.

En général, propriétaire et locataires sont libres de s'adresser ou non au bureau de location. A Stuttgart cependant, on est tenu de déclarer d'une part les appartements à louer et, d'autre part, les appartements effectivement loués. D'après le § 1 du règlement de police du 16 juin 1902 concernant les logements, chaque propriétaire doit notifier au bureau municipal de location, à l'aide d'un formulaire spécial, les logements lui appartenant et devenus vacants par suite de fin de bail ou pour un autre motif, ainsi que les appartements à louer existant dans des bâtiments nouvellement construits, et ce dans un délai de huit jours à partir de la date où ces logements sont devenus libres. D'après le § 2, tout locataire est tenu de déclarer, toujours à l'aide d'un formulaire, l'appartement qu'il a loué, et ce dans un délai de trois jours à dater de la conclusion du bail.

Dans certaines villes, le bureau de location s'occupe aussi des chambres et appartements *meublés;* il en est ainsi à Strasbourg, Dortmund et Mulhouse. D'ailleurs, le bureau de Mulhouse est probablement le plus ancien de tous: il fut créé le 1er novembre 1898, comme une annexe du bureau municipal de renseignements.

Pour plus de détails sur l'organisation intérieure de ces bureaux de location, nous renvoyons à la publication de l' « Office impérial de Sta-

tistique » concernant la question du logement, et où se trouvent reproduits les règlements de plusieurs de ces bureaux. Il faut pourtant signaler encore que certains d'entre eux publient un « Wohnungsanzeiger » *(Bulletin des logements à louer)* qui est remis aux intéressés soit gratuitement soit pour quelques pfennigs. C'est ainsi qu'à Barmen ce « Wohnungsanzeizer » paraît tous les quinze jours. Ailleurs, par exemple à Giessen, la liste des logements à louer est tenue, au bureau même, à la disposition du public. Dans d'autres villes enfin, notamment à Elberfeld, on donne aussi des renseignements par correspondance; le bureau d'Elberfeld publie également une feuille d'annonces spéciale qui se vend 10 pfennigs.

On trouvera aussi, dans la publication que nous venons de citer, quelques indications sur l'action de ces bureaux. Nous ne pouvons nous étendre sur ce point, mais nous relèverons, pour terminer, une constatation qui figure dans le rapport consacré au bureau de Mulhouse pour l'exercice 1907-1909, constatation qui a son intérêt pour toutes les grandes villes. D'après ce rapport, le nombre des propriétaires qui, par principe, ne veulent louer qu'à des ménages sans enfants, augmente dans d'énormes proportions, de sorte que les familles nombreuses ne trouvent qu'à grand' peine à se loger convenablement. Souvent, les gens en quête d'un logement se voient dans la nécessité de dissimuler l'importance de leur famille, ce qui a infailliblement pour résultat, une fois le bail conclu, des conflits entre locataire et propriétaire.

BUREAUX MUNICIPAUX DE PLACEMENT ET DE LOCATION

A Francfort-sur-le-Mein.

De la *Kommunale Praxis,* 27 août 1910:

Conformément à une décision des autorités communales, il a été annexé au bureau municipal de placement un bureau de location d'appartements. Ce bureau, qui s'est ouvert le 20 juillet 1910, se charge, *sans frais,* de la location des appartements de tout genre et de tout prix. Mais son rôle principal consiste évidemment à servir d'intermédiaire pour la location des petits logements d'un loyer peu élevé, et particulièrement de ceux qui n'appartiennent pas à des sociétés d'habitations à bon marché. On comprend en effet que ce soit d'abord à ces dernières que s'adresse quiconque désire louer un appartement de deux ou de trois pièces. Il résulte de là un certain préjudice pour les autres propriétaires, car les gens qui n'ont pu trouver à se loger dans les immeubles de ces sociétés ne peuvent chercher que dans les quelques maisons dont ils ont par hasard connaissance, et ils ignorent même si le logement à louer dont ils ont vu l'annonce dans le journal ou dont ils ont aperçu l'écriteau en se rendant à leur travail, peut faire leur affaire sous le rapport du prix, des dimensions, de l'aménagement, etc. C'est à cela que remédie le bureau municipal de location, en présentant aux intéressés une liste des logements disponibles, accompagnée d'une *description exacte* (nombre et situation des pièces, des fenêtres, aménagement, prix, etc.) et d'un plan de chaque logement. On peut ainsi faire son choix sans avoir à courir d'un bout à l'autre la ville pour constater finalement que l'appartement ne convient pas ou est déjà loué.

A Gœttingue.

Le bureau municipal de placement et de logement de Gœttingue existe déjà depuis dix ans. Ce n'était d'abord qu'un simple bureau de placement

auquel fut annexé, en 1900, un bureau de location de logements: en 1904, il fut créé en outre, dans le bureau de placement, une section spéciale pour les femmes. De 1899 à 1908, le nombre des offres d'emploi fut de 45.158 contre 52.944 demandes, et 24.817 personnes purent trouver du travail par l'intermédiaire du bureau. En 1909, 5.615 ouvriers et 2.701 ouvrières eurent recours au bureau; les places vacantes étaient au nombre de 1.475 pour les hommes et 2.853 pour les femmes; 931 ouvriers et 1,234 ouvrières furent placés. Le bureau de location de logements fonctionne gratuitement pour les logements ouvriers; pour les autres, la taxe est proportionnée à l'imbortance de l'appartement (*Kom. Praxis*, 17 septembre 1910).

POMMES DE TERRE

En Suisse.

Vente par la Commune à Vevey.

Du *Grutli*, de Lausanne, 28 octobre 1910:

La municipalité de Vevey a décidé de faire l'achat de deux wagons de pommes de terre, denrée destinée à être cédée au public, dans le but de faciliter les petites bourses, à un prix avantageux, par sacs de 50 kilogr., quantité minimum, et chaque ménage ne pouvant pas en recevoir plus de 200 kilogr.

Le prix est de 9 fr. 70 les 100 kilogr., soit 1 fr. 45 la mesure de 15 kilogr., payable comptant, marchandise prise en gare.

SERVICES COMMUNAUX DE DÉSINFECTION

En Allemagne.

La gratuité.

Le conseil municipal d'Offenbach-sur-le-Mein a décidé, le 16 juin 1910, d'exempter de tous frais de désinfection les personnes dont le revenu annuel n'atteint pas 2.000 marks. Le montant de ces frais est fixé à 9 marks, dont 6 reviennent à la caisse de l'hôpital de la ville.

LA RÉGIE DIRECTE ET LES PARTIS POLITIQUES

Le christianisme social.

Le 16 juin 1910 a eu lieu à Besançon, à la suite du Congrès annuel de l'« Association Protestante pour l'étude pratique des Question sociales », une « Journée internationale du christianisme social ». M. Auguste de Morsier, député au Grand Conseil de Genève, avait rédigé, pour être soumis aux membres de la « Journée », des *principes et thèses pour orienter le christianisme social.* Nous en détachons la partie qui a trait à la propriété et à la gestion sociales :

Les biens collectifs.

La terre et le milieu ambiant nous fournissent une somme considérable de matières premières et d'énergies, que le *travail manuel,* le *travail intellectuel* et le capital ont dégagées et mises en valeur. Ces richesses naturelles devraient être un bien commun.

Sans nier en aucune façon la légitimité actuelle des exploitations privées des richesses naturelles et reconnaissant les services rendus à l'industrie moderne par l'initiative privée, il y a lieu d'admettre et de prévoir une forme de répartition des valeurs produites par les trois éléments

précédents, qui permette une appropriation progressive et légale de ces richesses *par la collectivité,* afin de les faire échapper au jeu de la spéculation et de l'accaparement, de les soustraire à certains monopoles privés d'exploitation, et de permettre ainsi un retour plus équitable, aux ayants droit, de la rente des capitaux.

Ces énergies naturelles et ces matières premières ne prenant une valeur et ne devenant consommables que par le jeu des outils-machines (instrument de production), l'appropriation progressive par la collectivité de ces outils-machines des productions essentielles est également à admettre et à prévoir dans l'avenir.

Si la suppression de *toute* propriété privée est une chimère, « la socialisation » de *certaines* valeurs et richesses définies est le seul moyen de les soustraire à un accaparement privé (trusts, cartels, etc.), et souvent même à une véritable anarchie économique.

Les valeurs susceptibles de cette « socialisation progressive » sont celles qui revêtent une utilité publique plus générale, qui surgissent plus immédiatement de la nature, qui font corps avec elle et qui sont plus directement indispensables à la vie de tout être.

Cette appropriation progressive, quelles que soient les formes variées qu'elle prendra, collective ou par groupes, tendra à rétablir l'équilibre entre le taux du profit (rente) et la rémunération du travail (salaire).

C'est ce que démontrent les expériences déjà faites de coopérations, participations aux formes variées, monopolisation de certaines valeurs d'utilité publique, régies d'Etat, etc. Pour ces dernières il faudra prévoir également une « participation du personnel » à la gestion des services publics et au contrôle des services d'Etat. Ce n'est donc pas l'Etat politique parlementaire actuel, hiérarchie de fonctionnaires, qui peut prendre en mains les services et les industries qu'il s'agirait de remettre progressivement à la collectivité, mais une forme nouvelle qui ne sera pas l'étatisme absolu. Il faudra prévoir une amélioration exploitant certaines valeurs industrielles ou commerciales et comportant non seulement une participation du personnel aux bénéfices et à la gestion, mais aussi un contrôle effectif du consommateur. Cette « régie directe » réalisera une organisation collective du travail qui permettra de faire bénéficier le travailleur, mieux que cela ne se peut maintenant, des richesses exploitées et des valeurs qui en résultent, tout en respectant les droits des capacités personnelles et des responsabilités individuelles assumées.

Contrôle.

Le *contrôle* de cette collectivisation se fera du reste automatiquement.

1. — Par la résistance de l'industrie privée et du commerce aux tendances centralisatrices.

2. — Par la nécessité de laisser un champ d'action aux initiatives privées, vu les risques qu'elles comportent.

3. — *Par le contrôle incessant du public,* qui pose, comme consommateur, au producteur, certaines conditions qu'il est impossible d'éluder.

Il est intéressant d'observer que M. de Morsier fait précéder ses propositions d'un préambule où il est dit : « J'ai relié mes thèses, qui ne visent que quelques points essentiels, à l'affirmation très nette des principes chrétiens qui nous font agir. *Je les donne comme une conséquence inéluctable de ces principes mêmes.* »

Des desiderata de M. de Morsier touchant la régie directe nous ne retrouvons dans les résolutions adoptées par la Conférence qu'un diminutif bien atténué, mais dans lequel il nous plaît toutefois de souligner la présence de préoccupations souvent exprimées ici :

L'appropriation par la collectivité de certaines richesses naturelles et sociales peut être utile; mais *toute forme d'exploitation industrielle par l'Etat ou la commune doit être soumise au contrôle et du personnel et des consommateurs.* E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Carl S. VROOMAN, *American Railway Problems in the light of european experience, or governement regulation versus government operation of railways,* VII-376 p. in-16, Londres et New-York, Henry Frowde, édit., 1910.

L'exploitation des chemins de fer par des compagnies privées affranchies de tout contrôle public a été expérimentée aux Etats-Unis d'Amérique: les abus qu'elle a engendrés ont révolté l'opinion, et ces dernières années un autre régime s'est établi dans ce pays: celui de l'exploitation privée réglementée et contrôlée par l'Etat. Que vaut ce système? Telle est la question qu'étudie l'auteur, sans parti pris. Il estime que l'expérience faite actuellement aux Etats-Unis n'a pas assez duré pour permettre de porter sur elle un jugement définitif, et il souhaite, ardemment, qu'elle donne de bons résultats. Mais l'âpreté avec laquelle les compagnies américaines défendent leurs dividendes en tournant la loi lui donne de grandes appréhensions; il constate d'ailleurs qu'à l'étranger le contrôle de l'Etat n'a constitué nulle part une solution heureuse, et, opposant au régime de l'exploitation privée, libre ou contrôlée, l'exploitation par l'Etat, qu'il a minutieusement étudiée sur plan, en Europe, notamment en Suisse, en Italie, en Allemagne et en France, il est amené et amène irrésistiblement le lecteur à cette conclusion que la seule solution du problème des chemins de fer qui donne satisfaction à tous les grands intérêts en cause (ceux de leurs actionnaires exceptés), c'est la régie directe. Livre substantiel, richement documenté, d'une argumentation serrée, impitoyablement pressante, et en même temps brillant de forme, vif, primesautier.

E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.



3e Année N° 21 Janvier 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

ALBERT TANGER ET ERNEST TARBOURIECH

A quelques jours d'intervalle, la mort cruelle vient de nous enlever deux de nos collaborateurs, Albert Tanger et Ernest Tarbouriech. C'étaient deux natures bien différentes, le premier par essence homme d'action, militant fervent, que son étude pénétrante des choses de la pratique avait acheminé vers la théorie, où il se mouvait avec une aisance et une finesse exceptionnelles; le second, homme de cabinet, théoricien recueilli, grand méditatif, dont le sentiment du devoir avait fait un propagandiste, un organisateur, un député; tous deux socialistes, tous deux portés aux premiers postes par la confiance et la sympathie universelles de leurs camarades. Tarbouriech laisse des ouvrages de haute valeur, La Cité Future, La Propriété. *De Tanger, nous ne mentionnerons qu'une petite brochure intitulée:* Vers la Régie directe, *qui est, en son mince volume, un travail magistral. Leur collaboration, accordée avec un empressement et un dévouement qui nous allaient au cœur, nous était infiniment précieuse. A leurs familles, nous adressons l'expression de notre tristesse profonde, de notre douloureuse émotion.*

LA REDACTION

LA RÉGIE DE L'ÉLECTRICITÉ A GENÈVE ET LES RÉDUCTIONS DE TARIFS

Par Edgard Milhaud.

Professeur d'économie politique à l'Université de Genève.

Le Service électrique de la Ville de Genève vient de prendre deux nouvelles mesures, très intéressantes, en faveur du public.

C'est une histoire instructive, riche en exemples, que celle des efforts faits par cette régie pour démocratiser, universaliser, intensifier la consommation de l'électricité (1).

Le service est municipalisé le 1er janvier 1896. Immédiatement le prix de la lumière électrique est abaissé de 20 0/0 : le prix du kilowatt-heure tombe de 1 franc à 80 centimes; la consommation

1. — Pour les faits antérieurs à 1909, ainsi que pour les avantages retirés de la municipalisation de l'électricité par la Ville de Genève et par le personnel de ce service, nous renvoyons à notre article sur *La municipalisation du gaz et de l'électricité à Genève*, dans le n° 4 des *Annales* (tome Ier, p. 133).

d'une heure de la lampe de 50 watts, dite de 10 bougies (1), coûte 4 centimes, contre 5 centimes, prix antérieur de la Compagnie rachetée. Un an plus tard — exactement le 17 février 1897 — un arrêté réduit ces prix de 25 0/0 pour tous les ateliers soumis à la loi sur les fabriques, « en vue de favoriser l'industrie et de contribuer à assurer aux ouvriers de meilleures conditions hygiéniques ». Le prix du kilowatt-heure tombe, pour tous les locaux visés, de 80 à 60 centimes ; le prix de l'heure de la lampe de 50 watts, de 4 à 3 centimes.

En 1900, nouveau progrès : ce n'est plus une catégorie spéciale de consommateurs, c'est l'ensemble des consommateurs qui est mis au bénéfice d'un tarif nouveau, comportant des réductions qui peuvent aller dans certains cas beaucoup plus loin que celles du tarif précédent : pour les lampes de 10 bougies, lorsque la consommation totale faite depuis le commencement de l'année représente une durée d'utilisation moyenne de 550 heures pour chacune des lampes de l'installation moins une, le prix de 4 centimes par heure est réduit à 1 centime pour toutes les heures consommées en plus des 550 jusqu'à la fin de l'année. Cette disposition est particulièrement favorable aux consommateurs qui font un usage prolongé d'un petit nombre de lampes. Ainsi un abonné qui a deux lampes de dix bougies dont la consommation moyenne est de 3 heures par jour (ce qui fait environ 2.000 heures par an) paiera pour les 550 premières heures consommées 4 centimes par heure, soit 22 fr., et pour les 1.450 heures suivantes 1 centime, soit 14 fr. 50, c'est-à-dire en tout 36 fr. 50, ce qui fait en moyenne 1 centime 8 par heure. Si les deux lampes de cet abonné fonctionnent de la tombée de la nuit à minuit, ce qui représente une consommation annuelle de 4000 heures environ, il paiera pour les 550 premières heures consommées 4 centimes par heure, soit 22 francs, et pour les 3450 heures suivantes un centime par heure, soit 34 fr. 50, c'est-à-dire en tout 56 fr. 50, ce qui ramène le prix moyen de l'heure par lampe de 50 watts à 1 centime 4.

Deux ans s'écoulent, et voici, en 1902, sur un nouveau terrain, une nouvelle réforme : on abaisse le prix de location des compteurs d'électricité. Le compteur de 12 ampères, le plus petit existant alors, se louait — conformément aux tarifs établis par l'ancienne

1. — Notons que cette appellation de *lampe de dix bougies* est puremen nominale, et que les lampes de 50 watts dont il s'agit fournissent avec le type des lampes moyennes à filament de charbon 16 bougies, et avec le type courant des lampes à filament métallique, 48 bougies.

Compagnie — 25 francs par an. La Ville fournit maintenant un compteur de 15 ampères — donc, plus fort — pour 20 francs, un compteur de 10 ampères pour 16 francs et un compteur de 6 ampères pour 13 francs. Ce dernier compteur suffit au petit et au moyen consommateur, qui bénéficient ainsi sur cette charge fixe — d'autant plus lourde, proportionnellement, que la consommation est plus petite — d'un dégrèvement très appréciable de 12 francs, soit de 48 0/0.

Initiative des plus heureuses : essentiellement démocratique, puisqu'elle profitait proportionnellement le plus aux plus petits consommateurs ; et essentiellement économique, puisque, réduisant cette charge fixe, si lourde aux petits, et qui agissait pour beaucoup d'entre eux comme une taxe prohibitive, elle aplanissait pour eux le chemin vers cette consommation nouvelle, et, du même coup, ouvrait à la régie de l'électricité de nouveaux débouchés.

Il y avait là un excellent terrain de réforme, et l'administration le comprit bien. Le 1er janvier 1905, les clients des services de l'électricité et du gaz de la Ville de Genève reçoivent leurs étrennes : le prix de location de tous les compteurs est réduit de moitié. Le 1er janvier 1906, nouvelle bonne nouvelle : cette fois, c'est la gratuité complète des compteurs. De 1902 à 1906, l'économie était, pour les petits et moyens consommateurs d'électricité, de 25 francs. Du coup, l'augmentation annuelle du nombre des compteurs à électricité, qui de 1896 à 1902 n'avait été en moyenne que de 417,16, atteint de 1902 à 1909, 759,14, ce qui représente une progression de la progression de 81,95 0/0 : résultat magnifique d'une mesure également bienfaisante pour le public et pour le service.

A peine la Ville vient-elle de réaliser cette réforme si avantageuse à la masse des consommateurs et en toute première ligne aux petits, la gratuité des compteurs, qu'elle prend — le 28 janvier 1906 — un arrêté qui accorde de très fortes réductions aux gros consommateurs : les abonnés laissant à la Ville une recette nette de 2.000 francs et au-dessus sont mis au bénéfice d'une réduction de 50 0/0 du prix de l'éclairage pour la dépense annuelle excédant 250 heures de consommation moyenne par lampe. Cette réduction est calculée en évaluant en lampes de 50 watts, dites de 10 bougies, la puissance totale de l'installation.

Un exemple fera ressortir la portée de cette mesure. Soit un hôtel qui a une installation de 1.000 lampes de 50 watts et une consommation annuelle de 25.000 kilowatt-heures, c'est-à-dire une consommation annuelle moyenne par lampe de 500 heures. Avec

l'ancien tarif de la Compagnie rachetée, la dépense serait de 25.000 francs. Avec le tarif de base établi par la régie en 1896 — 80 centimes le kilowatt-heure — la dépense serait de 20.000 fr. Avec la nouvelle disposition, l'hôtel paiera à plein tarif 250 heures de consommation moyenne par lampe, soit 10 francs par lampe et 10.000 francs pour les 1.000 lampes ; sur le surplus de consommation, soit 250 heures par lampe ou 12.500 kilowatt-heures, représentant à plein tarif 10.000 francs, il bénéficiera de la réduction de 50 0/0, ce qui représente une économie de 5.000 francs. Les 25.000 kilowatt-heures lui coûtent 15.000 francs, ce qui ramène le prix moyen du kilowatt-heure à 0 fr. 60, et le prix de l'heure de la lampe de 50 watts à 3 centimes.

Une invention intéressante n'allait pas tarder à mettre de nouveau en mouvement, pour sauvegarder à la fois les intérêts du public et ceux du service, l'administration vigilante de la régie de l'électricité. Il s'agit de la lampe à incandescence à filament métallique donnant, pour un courant donné, un éclairage triple de celui que donnent les lampes ordinaires à filament de charbon. Au début de 1908, des lampes de ce type commencèrent à être répandues par les maisons d'appareillage électrique dans le public genevois. Le prix en était de 4 ou 5 francs. La qualité était parfois extrêmement défectueuse, certaines lampes se détériorant au premier passage du courant : en sorte que pour le public les avantages du système étaient souvent annulés par la défectuosité des lampes fournies, en même temps que la Ville était menacée du danger de voir, par l'utilisation de ces nouvelles ampoules, la consommation du courant électrique diminuer. L'argent qui allait antérieurement à la Ville risquait, sans profit pour le consommateur, de prendre une autre direction : celle d'installateurs ou de fabricants peu consciencieux.

La Ville agit vite, énergiquement, et avec succès. Elle se mit à vendre, elle aussi, des lampes à filament métallique, et elle en avisa immédiatement tous les consommateurs. Mais elle prit bien soin de ne vendre que des lampes de marque sûre, et dont chacune était contrôlée par elle avec soin. Elle opposa ainsi à la « camelote » des produits de premier ordre. Et elle les vendit à plus bas prix : les installateurs privés faisaient payer chaque lampe 4 ou 5 francs; elle fit payer la lampe lors d'une première installation 3 francs, et la lampe de remplacement livrée en échange d'une lampe hors d'usage, 1 fr. 50. Bientôt après, ces prix étaient ramenés respectivement à 2 francs et 1 franc, puis à 1 franc et 0 fr. 75. C'était vendre la lampe à perte — la lampe de bonne qualité ne

pouvant pas être obtenue en gros à moins de 1 fr. 70 — mais c'était aussi tuer la concurrence des installateurs privés.

Le consommateur avait maintenant des produits de qualité irréprochable; quant à la Ville, en ne délivrant que des lampes de 50 bougies, représentant une dépense horaire moyenne de 4 centimes 1/2, elle se mettait à l'abri de l'inconvénient d'une baisse de consommation. La vente des lampes à filament métallique aux prix de 1 fr. et 0 fr. 75 ne constituait même pas une perte pour elle; car il y avait une contre-partie : une bonne lampe à filament métallique fait deux fois l'usage d'une lampe à filament de charbon; or, les lampes à filament de charbon étaient depuis le début — comme au temps de la Compagnie — fournies gratuitement par le service à l'abonné; le prix de la lampe étant de 48 centimes, deux lampes coûtaient à la Ville 96 centimes, c'est-à-dire exactement autant que la remise à l'abonné, moyennant 75 centimes, d'une lampe à filament métallique achetée par elle à 1 fr. 70.

Par cette intervention héroïque et avisée, la Ville, en même temps qu'elle s'est mise à l'abri d'un péril, a assuré au public le bénéfice d'une invention que quelques industriels et commerçants étaient en train de discréditer : il y a actuellement, à Genève, 40.000 lampes à filament métallique en activité sur le réseau.

En 1909, la Ville de Genève se préoccupe de faciliter l'emploi de la lumière électrique dans les installations rurales. A cet effet, elle modifie en leur faveur le tarif de 1900 réduisant de 4 à 1 centime le prix de l'heure pour toute consommation dépassant la moyenne de 550 heures pour chacune des lampes de l'installation moins une. La modification adoptée consiste à ne pas tenir compte, dans le calcul du minimum taxé à plein tarif, des lampes installées dans les locaux utilisés pour exploitations rurales, tels que caves, pressoirs, fenils, écuries, étables, etc. L'entrée en jeu du prix d'un centime l'heure a lieu ainsi beaucoup plus vite.

Pour bien faire saisir le mécanisme de cette disposition et ses avantages pour les consommateurs visés, nous ne saurions mieux faire que de reproduire textuellement les explications données par le Service Electrique lui-même, dans une notice destinée précisément à cette partie du public. Ce nous sera, en même temps, une excellente occasion de montrer combien et comment ce service s'ingénie à conquérir à la consommation de l'électricité de nouvelles catégories de la population, faisant ainsi, à la fois, œuvre commerciale et œuvre sociale. Nous citons :

Exemples d'application du tarif N[2] aux installations rurales.

1°) Un agriculteur fait installer chez lui 10 lampes dites de 10 bougies (50 watts) :

1 dans sa cuisine ;
2 dans ses chambres d'habitation ;
7 dans ses écuries et dépendances.

En admettant une durée moyenne d'éclairage de 1 heure par lampe et par jour, le prix de l'éclairage lui reviendra pour l'année :

10 lampes × 365 jours = 3.650 heures.

Les 3 lampes d'appartement l'engagent pour :

2×550 = 1.100 heures à **plein tarif**, soit...	Fr. 0,04.......	Fr. 44,—
les (3.650 — 1.100) 2.550 h. suivantes coûteront	Fr. 0,01.......	» 25,50
	Total	Fr. 69,50

soit, pour une lampe.....	Fr. 6,95	par an
» » »	» 0,019	par heure.
par kilowatt-heure ..	» 0,38	

2°) Avec une durée d'éclairage de 2 heures par jour, la dépense annuelle devient :

10 × 365 jours × 2 heures = 7.300 heures.

1.100 heures à **plein tarif** à	Fr. 0,04.....	Fr. 44,—
les (7.200 — 1.100) 6.200 h. suivantes coûteront	Fr. 0,01.....	» 62,—
	Total.....	Fr. 106,—

soit, pour une lampe.....	Fr. 10,60	par an.
» » »	» 0,0145	par heure.
par kilowat-heure...	» 0,29	

3°) Avec une consommation moyenne de 3 heures par jour. La dépense sera de :

10 lampes × 365 jours × 3 heures = 10.950 heures.

1.100 heures à **plein tarif** à	Fr. 0,04...	Fr. 44,—
les (10.950 — 1.100) 9.850 h. suivantes, coûteront	Fr. 0,01...	» 98,50
	Total...	Fr. 142,50

soit, pour une lampe.....	Fr. 14,25	par an.
» » »	» 0,012	par heure.
par kilowatt-heure..	» 0,24	

La seule réserve, bien modeste, apportée à l'application de cette disposition, c'est que les installations qui en bénéficient doivent assurer une recette minimum de 22 francs par an.

Par une extension toute naturelle de cette mesure si avantageuse, la Ville décide que « la disposition spéciale du tarif N[2] prise en faveur des installations rurales peut être étendue à toutes autres installations, sous la condition que l'éclairage électrique en soit le mode principal d'éclairage. En conséquence, pour tous établissements n'utilisant que l'éclairage électrique dans les salles principales, les lampes de *caves, cours, terrasses, pavillons, jardins, jeux de boules,* etc., ne seront pas comptées dans le nombre des lampes ayant à fonctionner 550 heures avant d'atteindre le rabais

prévu par le tarif N2. Sont considérés comme caves, auxquelles le bénéfice de la disposition ci-dessus est applicable, les locaux servant uniquement de dépôt pour vins, légumes, combustibles, denrées alimentaires, et à l'exclusion de toutes pièces utilisées pour manutention, telles que : laboratoires, cuisines, buanderies, chantiers, etc. ».

C'est à ce point de l'histoire des mesures prises en faveur des consommateurs — et de la consommation — par la régie de l'électricité de Genève qu'interviennent les récentes décisions mentionnées au début de ce travail.

Elles entrent en vigueur le 1er janvier 1911.

Deux d'entre elles concernent les petits consommateurs. La première a trait à la participation du Service aux frais d'installation, la seconde, au prix de la lumière.

Dans la question de la participation du service électrique aux frais d'installation chez les particuliers, on peut suivre, depuis les débuts, toute une évolution.

L'ancienne Compagnie laissa longtemps tous les frais de l'installation à la charge des abonnés. Ce n'est que dans ses dernières années que, à la demande de la Ville et avec son concours financier, elle assuma une partie de ces dépenses, atteignant au maximum 50 0/0.

La Ville, au lendemain même de la reprise, franchit cette limite, prenant pour règle de participer aux frais des installations particulières dans la proportion de 60 0/0. La Ville payait 60 0/0 de la facture des frais d'installation. Mais, après expérience, elle modifia cette formule, les comptes des installateurs privés comportant parfois des frais de main-d'œuvre étrangement exagérés, autant qu'incontrôlables. Pour échapper à cette situation, elle prit la décision suivante : payer la totalité des frais de matériel, calculés d'après un tarif établi, et laisser à la charge de l'abonné les frais de main-d'œuvre. Sur une facture sincèrement établie, la part de la Ville était ainsi de 65 à 70 0/0, au bas mot. Et il y avait toujours moyen, pour les abonnés, d'échapper à leur tour aux surcharges de factures : c'était de faire faire leur installation par la Ville. C'est le parti que ne manquèrent pas de prendre, alors et depuis, le plus grand nombre.

Cette participation du service aux frais de l'installation entraînait pour l'abonné une conséquence : il devait s'engager à un minimum de consommation annuelle égal au montant de la participation. Si ce minimum n'était pas atteint par la consommation effective de l'abonné, il devait payer le surplus, remboursant

ainsi la Ville de sa participation jusqu'à concurrence de ce surplus. Par la suite, le minimum de consommation obligatoire se trouvait réduit d'autant : mais, du même coup, l'abonné avait perdu — dans la mesure de ce remboursement — le bénéfice de la participation de la Ville aux frais d'installation.

Cette disposition était particulièrement fâcheuse pour le petit consommateur, à cause du minimum de frais relativement élevé que nécessitent les installations d'électricité même les plus modestes : il ne pouvait avoir l'électricité dans son appartement sans consentir un sacrifice pécuniaire la plupart du temps en disproportion avec ses ressources, et d'autre part le jeu de cet article du règlement risquait de rendre illusoires pour lui, en fait, au moins pour une année, les avantages qu'on avait voulu lui accorder par des réductions de tarifs, puisque, si ces réductions de tarifs faisaient tomber le montant de sa consommation au-dessous du minimum obligatoire correspondant à la participation de la Ville, il devait rembourser à cette dernière la différence.

Cette situation prend fin par la première des mesures qui viennent d'être prises. Cet article du règlement cesse d'être applicable aux petits appartements (de 1 à 3 pièces, cuisine comprise). Pour l'installation de la lumière électrique dans ces appartements, la participation de la Ville aura lieu désormais jusqu'à concurrence de 60 fr. — maximum de ce que peuvent représenter les frais de matériel correspondant à quatre lampes — sans qu'il soit demandé aux abonnés aucun engagement de consommation.

Cette facilité au bénéfice du petit consommateur est encore accentuée lorsque l'appartement pour lequel est demandée l'installation de l'électricité est déjà loué. En ce cas il est accordé au locataire, jusqu'à concurrence de 20 francs, une subvention supplémentaire de 5 fr. par lampe, représentant la main-d'œuvre nécessaire à l'installation. Les frais de l'installation se trouvent alors intégralement à la charge de la Ville, sans que l'abonné ait aucune obligation de consommation correspondante.

Ainsi deux cas sont prévus :

Premier cas : l'appartement est vacant, et c'est le propriétaire qui y fait installer l'électricité. Il est mis au bénéfice de la mesure générale : participation de la Ville jusqu'à concurrence de 60 fr. sans engagement quelconque de consommation.

Deuxième cas : l'appartement est loué ; le locataire est alors mis au bénéfice d'une allocation supplémentaire de 5 fr. par lampe (avec maximum de 20 fr.).

Que l'on combine ces dispositions avec la gratuité du compteur

établie en 1906, avec la gratuité de la fourniture des lampes à filament de charbon et avec la vente à moins de moitié prix des lampes à filament métallique, et on se rendra compte qu'elles constituent pour le petit consommateur placé dans les conditions requises, c'est-à-dire occupant un logement de trois pièces au plus, une situation singulièrement avantageuse, donc un encouragement puissant à faire installer chez lui l'électricité.

Mais voici que la situation devient plus avantageuse encore et l'encouragement plus puissant par l'intervention de l'autre mesure, relative au tarif de l'éclairage lui-même.

Déjà, nous le savons, les petits consommateurs étaient particulièrement favorisés par le tarif qui réduisait de 75 0/0 et ramenait de 4 à 1 centime l'heure pour les lampes de 50 watts, dites de 10 bougies, le prix du courant pour toute consommation dépassant la moyenne annuelle de 550 heures pour chacune des lampes d'une installation moins une. Or, désormais, pour les appartements de trois pièces au plus, et jusqu'à concurrence d'un maximum de 4 lampes, ce chiffre de consommation annuelle moyenne par lampe à partir duquel le prix du courant tombe de 4 centimes à 1 centime l'heure est ramené de 550 heures à 250, cette consommation s'entendant toujours de toutes les lampes de l'installation moins une.

Ainsi, si le locataire d'un appartement de trois pièces ou moins a quatre lampes, il sera mis au bénéfice du tarif réduit de un centime l'heure aussitôt que sa consommation totale aura atteint autant de fois 250 heures qu'il y a dans l'installation de lampes moins une, c'est-à-dire 250 $\times$ 3 = 750 heures. La dépense aura été à ce moment de 30 fr. (4 centimes $\times$ 750). Après 30 fr. de consommation totale, ce consommateur ne paie plus l'électricité qu'un centime l'heure.

Supposons qu'il n'ait que trois lampes : c'est après une consommation totale de 20 francs que l'électricité ne lui coûte plus qu'un centime l'heure.

Supposons qu'il n'ait que deux lampes : et il suffit qu'il ait consommé en tout 250 heures d'électricité — représentant une dépense de 10 francs — pour que, pour toute sa consommation annuelle ultérieure, il soit mis au bénéfice du tarif d'un centime l'heure.

Admettons, pour reprendre un exemple que nous avons donné plus haut, que ce dernier abonné qui a deux lampes de dix bougies ait une consommation journalière de trois heures par lampe, il paiera pour les 2.000 heures consommées 27 fr. 50 (10 fr. pour

les 250 premières heures, et 17 fr. 50 pour les 1.750 heures suivantes). Le prix moyen de l'heure d'éclairage électrique par lampe de 50 watts, dite de 10 bougies, se trouve ramené pour lui à 1 centime 37 centièmes de centime.

Admettons maintenant, comme nous l'avons fait également plus haut, que les deux lampes de cet abonné fonctionnent de la tombée de la nuit à minuit, ce qui représente une consommation annuelle de 4.000 heures, ces 4.000 heures lui coûteront 47 fr 50 (10 fr. pour les 250 premières heures, et 37 fr. 50 pour les 3.750 heures suivantes). Le prix moyen de l'heure par lampe de 50 watts, dite de dix bougies, n'est plus pour lui que de 1 centime 18 centièmes de centime : c'est là un prix prodigieusement bas, sensiblement inférieur à celui auquel reviendrait la consommation de pétrole, bien que le pétrole ne coûte à Genève, en l'absence de tout droit, que 20 ou 25 centimes le litre.

Enfin, pour faire ressortir d'autres avantages, admettons que l'abonné de deux lampes utilise la prise de l'une des deux pour un autre usage ; prenons le cas, par exemple, de la repasseuse qui a un fer chauffable à l'électricité et qui emploie l'une de ses deux prises à le chauffer. Si, ayant consommé pour 10 fr. d'électricité, elle se trouve au bénéfice du tarif réduit, le chauffage du fer ne lui revient pas à un sou par heure.

Si, au lieu d'avoir deux, trois ou quatre lampes, l'appartement de trois pièces au plus mis au bénéfice de ce tarif en contient 5 ou plus, les conditions changent. Chaque lampe en plus des 4 premières, comptées pour trois, entraîne avec elle, pour que le tarif réduit de un centime puisse s'appliquer, une nécessité non plus de 250 heures de consommation, mais — suivant l'ancienne règle — de 550. Ainsi, le locataire d'un appartement de 3 pièces au plus a cinq lampes : il paiera le tarif réduit (1 centime l'heure) quand sa consommation aura atteint 750 heures (correspondant à 250 heures pour chacune des quatre premières lampes moins une) plus 550 heures pour la cinquième lampe. A raison de 4 centimes par heure, la dépense qu'il aura dû faire pour que le tarif d'un centime s'applique sera de 52 fr. S'il a six lampes, il paiera le tarif réduit quand sa consommation aura atteint 750 heures (pour les quatre premières lampes), plus 1.100 pour la cinquième et la sixième, soit en tout 1.850 heures, représentant une dépense de 74 fr. Et ainsi de suite.

Le retour à la règle commune aussitôt qu'est dépassé le nombre de 4 lampes se justifie par le fait que, pour le locataire d'un appartement de 3 pièces au plus qui ne veut pas faire de luxe, 4 lampes

sont tout à fait suffisantes, que par suite il n'y a pas lieu, pour les lampes supplémentaires, de le mettre au bénéfice d'une disposition de faveur.

Telles sont les très intéressantes mesures que la régie de l'électricité de Genève vient de prendre en faveur des petits consommateurs. Peut-être pourraient-elles, à un certain point de vue, éveiller quelque inquiétude. Par elles, n'attache-t-on pas une prime à l'entassement des familles nombreuses et peu aisées dans de tout petits appartements (deux pièces habitables et une cuisine) ? Ne contrecarre-t-on pas ainsi les effets de la lutte contre le néfaste surpeuplement des habitations ? J'ai eu cette inquiétude ; je me suis renseigné à la meilleure source, pour savoir si l'on ne s'était pas préoccupé de trouver le correctif, et j'ai appris que non seulement on l'avait trouvé, mais que l'application en était uniquement subordonnée à des considérations d'opportunité. On attend l'heure propice : on veut éviter toute répercussion financière fâcheuse en procédant par étapes.

Quel est ce correctif ? C'est, purement et simplement, la suppression du maximum de trois pièces : la Ville participera à toutes les installations, sans engagement de consommation correspondante, jusqu'à concurrence de 60 francs, et, d'autre part, le tarif réduit d'un centime s'appliquera à toutes les installations dans les mêmes conditions, c'est-à-dire à partir d'un chiffre de consommation correspondant à 250 heures pour les 4 premières lampes de l'installation moins une et à 550 heures pour toutes les lampes supplémentaires. Par le jeu très simple de cette formule heureuse, les plus intéressants — qui ont le plus petit nombre de lampes — seront les plus favorisés, sans qu'intervienne la considération du nombre de pièces de leur appartement.

Mais réservons à l'avenir cette mesure d'avenir. Il fallait seulement, d'un mot, dissiper une inquiétude possible.

La dernière décision prise par le Service électrique concerne les gros consommateurs. C'est la continuation et le développement de l'arrêté du 28 janvier 1906 dont nous avons parlé plus haut. Désormais, les abonnements à l'éclairage électrique produisant une recette de 2.000 fr. et au-dessus sont mis au bénéfice des réductions suivantes : réduction de 50 0/0 sur toute dépense d'éclairage excédant 2.000 fr. par an ; réduction de 75 0/0 sur toute dépense d'éclairage excédant 200 heures de consommation par lampe et par an. D'après la décision de 1906, l'abonné consommant, à plein tarif, pour 2.000 fr. d'électricité, ne bénéficiait pour le surplus de la réduction de 50 0/0 que dans la mesure où

ce surplus dépassait un autre minimum, établi à raison de 250 heures par lampe de l'installation. Dans l'exemple que nous avons cité — un hôtel ayant 1.000 lampes et consommant par an 25.000 kilowatt-heures — le tarif réduit s'appliquait après une consommation de 12.500 kilowatt-heures ou de 10.000 francs. D'après la nouvelle décision, c'est aussitôt que sont atteints les 2.000 francs, c'est-à-dire après une consommation de 2.500 kilowatt-heures, que s'applique la réduction de 50 0/0. Mais il y a plus : aussitôt qu'on arrive à un chiffre de consommation correspondant à 200 heures par lampe de 50 watts, c'est-à-dire à 10.000 kilowatt-heures, le surplus bénéficie d'une réduction de 75 0/0. L'hôtel en question paiera donc 2.500 kilowatt-heures à plein tarif, 7.500 kilowatt-heures avec 50 0/0 de rabais, et le surplus, soit 10.000 kilowatt-heures, avec 75 0/0 de rabais. La dépense totale sera ainsi de 2.000 fr. + 3.000 + 3.000 = 8.000 fr. L'économie est grande si nous comparons cette somme aux 15.000 fr. qu'eût coûté la même consommation avec le tarif déjà réduit de 1906, aux 20.000 fr. qu'elle eût coûté selon le tarif primitif — demeuré le tarif de base — de la Ville, et aux 25.000 fr. qu'eût encaissés l'ancienne compagnie.

Avec de semblables rabais, même le consommateur le plus important cesse d'avoir avantage à produire lui-même l'électricité dont il a besoin, et sa clientèle demeure assurée à la Ville. Celle-ci a travaillé à la fois pour lui et pour elle.

Ces mesures ont été accueillies avec une extrême faveur par l'opinion. Le *Journal de Genève,* organe conservateur, écrit : « ... Ainsi donc, d'une part la Ville met à la portée des petites bourses l'éclairage électrique et, d'autre part, elle facilite et retient le gros consommateur par d'intelligentes concessions. Voilà de l'excellente administration basée sur un principe commercial parfait » (1). Et le *Genevois,* organe radical : « ... Il convient de féliciter les promoteurs de ces mesures. En retenant le gros consommateur, les services électriques appliquent le principe commercial qu'il faut s'attacher le bon client ; en facilitant dans une très large mesure l'installation et la consommation de l'électricité pour l'éclairage des petits appartements, ils apportent le témoignage que la municipalisation des services industriels peut être une excellente affaire à la fois pour le budget de la Ville et pour le modeste consommateur » (2).

1. — Numéro du 13 octobre 1910.
2. — Numéro du 12 octobre 1910.

A l'appui de l'opinion exprimée par le *Genevois* sur les avantages de la municipalisation pour les finances communales, signalons simplement qu'en 1909 le service électrique, tous intérêts et amortissements payés, a laissé un bénéfice net, à répartir entre le canton, la Ville et les communes suburbaines desservies, de 693.773 francs, dont, pour la Ville seule, 528.490 fr., représentant plus du quart des impôts communaux, exactement 27 0/0, et par suite allégeant d'autant la charge des contribuables.

Edgard Milhaud.

LA RÉGIE DES EAUX A REMSCHEID [1]

Par Etienne Buisson (Paris).

I. Historique

Remscheid a eu à lutter pour la fourniture des eaux avec des difficultés considérables qu'elle n'a pu vaincre que grâce à une politique énergique et à de gros sacrifices financiers. Sur 16 millions et quart de marks qui constituent le total des emprunts contractés par Remscheid jusqu'au 31 mars 1908, plus d'un quart fut employé à la fourniture des eaux (4.138.000 marks). Entre temps, cette somme est montée à 7.570.000 marks sur lesquels il reste encore en 1909 6.518.000 marks à amortir.

Jusqu'en 1844, l'eau était fournie aux habitants par des sources particulières. Ce régime aurait pu durer encore si la population, à cette époque de 33.000 habitants, ne s'était pas considérablement développée.

Remscheid est situé dans une des régions d'Allemagne où il pleut le plus, et pourtant cette ville a dû de bonne heure faire face à des disettes d'eau. Le sous-sol, en effet, ne contient que peu de couches artésiennes. Très près de la surface, des gîtes rocheux empêchent toute conservation de l'eau de pluie, qui très rapidement s'écoule dans les vallées, causant parfois des dégâts sérieux sur son passage.

Ces conditions naturelles ont déterminé la Ville à la construction d'un réservoir destiné à recueillir les eaux dans une vallée voisine.

Il est important de remarquer ici que les fonds assez importants nécessaires pour les travaux et études préparatoires du projet ont

1. — Voir, dans les *Annales* de décembre 1911, l'article sur *La régie du gaz à Remscheid*.

pu être accordés sur les bénéfices de l'exploitation du gaz, sans que le bénéfice net remis cette année-là à la caisse municipale fût inférieur à celui versé l'année précédente. Ces bénéfices ont donc largement contribué à la prise en considération de la nouvelle fourniture des eaux. Il est certain que la majorité du Conseil municipal n'aurait pas voulu demander à l'impôt normal les ressources nécessaires à l'examen préparatoire de cette entreprise, car elle la considérait comme présentant bien peu de chances de succès dans l'application : il s'agissait, en effet, de pomper à 180 mètres de hauteur l'eau recueillie sur le point le moins élevé de la commune et de la distribuer à la consommation dans un district très étendu, montagneux, et sur lequel la population est très clairsemée.

Cet exemple nous confirme que les hauts bénéfices d'une régie industrielle sont employés par les municipalités avec beaucoup plus de largeur d'esprit que les revenus ordinaires de l'impôt. Dans les communes industrielles lourdement chargées de contributions directes, les revenus des régies municipales ont subventionné maints progrès qui sans eux n'auraient pas pu être réalisés.

Cette vue doit être particulièrement signalée si l'on veut justement apprécier toute la portée sociale et politique des bénéfices réalisés par les régies directes.

Le réservoir des eaux coûta 667.000 marks à construire et fournit en temps ordinaire 1.000 à 1.200 mètres cubes d'eau. Mais trois ans après sa mise en exploitation, sa production devint insuffisante. Cette installation avait eu cependant l'avantage de répondre momentanément aux besoins de la population et aussi de convaincre par les faits la plupart des adversaires de ce genre d'entreprises. Grâce à ce précédent, une usine hydraulique put être créée ultérieurement, qui a été imitée par beaucoup de villes allemandes. Le professeur Intzl a construit pour Remscheid le premier barrage de vallée de Prusse, qui fut en même temps le premier barrage d'eau potable de toute l'Allemagne. Le développement que cette ville, ou plutôt son industrie, a pris depuis lors a eu pour fondement principal la solution hardie apportée à la fourniture des eaux.

La construction de ce barrage coûta 2.230.000 marks ; cet établissement peut livrer un et demi à deux millions de mètres cubes d'eau par an ; mais il n'est plus aujourd'hui suffisant en raison de l'augmentation rapide de la population.

La ville a donc décidé la construction d'un second barrage de vallée pouvant fournir environ 6 millions de mètres cubes par an ;

on a dû l'éloigner de 15 kilomètres de la ville et construire pour l'adduction des eaux une canalisation par monts et par vaux.

Les frais de la construction se sont élevés à 5 millions de marks. L'exploitation a commencé au début de 1909 et l'on compte que, même si l'augmentation de la consommation augmente régulièrement comme jusqu'ici, le nouveau barrage suffira jusqu'en 1945. D'ici là, l'excédent des eaux sera employé comme générateur de force.

II. Exploitation financière.

Les principes suivis dans la gestion du service des eaux sont les mêmes que pour le gaz. Mais les résultats financiers obtenus sont tout différents. Si nous estimons au total les rendements de cette régie depuis sa fondation comme nous l'avons fait pour la précédente, — en additionnant les intérêts du capital placé, les bénéfices nets versés à la Caisse municipale et les sommes employées pour les améliorations de l'installation, — nous trouvons un rendement général moyen d'un peu plus de 3 0/0 du capital placé. La dernière catégorie de ces sommes représente seulement 3/4 0/0 environ par an du capital placé, ce qui est très peu. C'est aux emprunts que l'on a eu aussi recours ici pour couvrir les dépenses de toutes les nouvelles installations. On a même dû prendre sur le capital pour payer les intérêts des emprunts. Ce qui n'a pas empêché de verser des « bénéfices » à la caisse municipale. De 1900 à 1902, on n'a rien mis en réserve. La caisse municipale a touché tous les bénéfices intégralement. Depuis 1904, sa part est fixée au chiffre forfaitaire de 10.000 marks, et les réserves de la régie des Eaux s'augmentent sensiblement : en 1904 et 1905, 48.000 marks ; en 1906, 61.000 marks ; en 1907, 58.000 marks. Ces sommes pourtant ne représentent que 1 à 2 0/0, suivant les années, du capital placé. D'ailleurs, la totalité des fonds employés en ces années-là, d'une part à la construction de nouvelles installations, d'autre part à la formation de réserves, ne dépasse pas 3 0/0 du capital placé, bien qu'il s'agisse là d'années prospères ; cette proportion est minime si l'on se place au point de vue purement commercial.

L'installation actuelle est suffisante pour une population de 140.000 âmes, chiffre que Remscheid n'atteindra pas avant 1945 si la population continue à augmenter suivant la « raison » actuelle. Même si les prix sont maintenus aux taux actuels, les bénéfices seront alors considérables. Mais une ville comme Remscheid, dont les habitants payent de si lourds impôts, ne doit pas considérer comme son devoir de mettre en réserve des fonds pour

l'avenir: et ce serait précisément ce qui arriverait si l'usine des eaux voulait agir suivant les strictes méthodes commerciales, ce qui ne serait possible qu'en majorant sensiblement le prix de l'eau. Mais alors cet établissement cesserait d'être un véritable service public.

III. Exploitation commerciale.

Nous n'avons pas à discuter ici s'il convient ou non que le service des Eaux soit en régie directe : en fait, à de rares exceptions près, c'est le cas dans toutes les villes d'Allemagne.

Les principes de politique économique et sociale d'après lesquels une usine des eaux doit être dirigée comme régie directe sont simples.

L'eau étant un article de grande consommation dans les ménages, l'objectif de la commune doit être de livrer de la bonne eau à si bon compte que les habitants ne soient pas engagés en raison du prix à restreindre leur consommation normale.

L'eau n'étant pas naturellement abondante à Remscheid, on n'y a pas pu adopter le système des contrats forfaitaires par lesquels, moyennant une somme fixée d'avance, les contractants peuvent consommer des quantités illimitées. L'eau se facture ici au compteur, d'après le tarif suivant.

I. — Les six premiers mètres cubes consommés par mois sont payés d'après la grandeur des compteurs, exemple:

Pour une conduite de	125 m/m	de diamètre	......	10.50	marks.
—	50 m/m	—	......	5.50	—
—	20 m/m	—	......	3.50	—

Ce dernier prix est réduit encore à 2.50 marks dans les maisons dont les chambres d'habitations n'atteignent pas une surface totale de 100 mètres carrés et dans celles exclusivement habitées par des familles d'ouvriers.

Ces six mètres cubes doivent en tout cas être payés, consommés ou non.

II. — L'eau consommée en plus de ce minimum est facturée à raison de 0,30 pfennigs pour les emplois ménagers et 0.20 pfennigs pour les emplois industriels.

III. — Les gros consommateurs industriels jouissent de rabais s'ils s'engagent à consommer des quantités annuelles fixées d'avance. Le prix, qui est de 20 pfennigs jusqu'à 2.000 mètres cubes par an, s'abaisse progressivement, et n'est plus que de 15 pfennigs pour les quantités consommées au-delà de 12.000 mètres cubes.

Ces quantités fixées d'avance doivent être, en tout cas, payées. L'excédent de la quantité fixée d'avance est facturé de nouveau 20 pfennigs.

L'application de ce tarif comprend certaines particularités. Il n'y a qu'un compteur par maison, même comprenant plusieurs locataires; la consommation minima de six mètres cubes est donc assez vite atteinte et les tarifs réduits s'appliquent presque partout. La municipalité n'a à faire qu'au propriétaire solvable et pas aux locataires. Le prix courant tient un large compte de la situation de fortune du consommateur; le propriétaire et seul habitant d'une villa doit payer les six premiers mètres cubes plus cher que le propriétaire d'une maison habitée par six ménages d'ouvriers et d'employés.

Pourquoi le prix de l'eau pour les emplois industriels est-il meilleur marché que celui de l'eau pour les usages ménagers ? Parce qu'en réalité l'eau industrielle est d'un prix de revient moindre que l'eau ménagère. Les canalisations, les réservoirs, l'installation du filtre sont portés dans les livres pour la somme de 1.200.000 marks et coûtent pour intérêt et amortissement annuellement 100.000 marks environ, soit 5 pfennigs par mètre cube. Or, le filtrage de l'eau n'intéresse pas l'industrie; si la canalisation est si ramifiée, c'est pour porter l'eau chez les petits consommateurs dans les maisons d'habitation. La plus grande partie de ces 100.000 marks par an est donc occasionnée par la consommation ménagère. D'ailleurs cette dernière s'élève à 282.000 mètres cubes alors que la consommation industrielle monte à 702.000 mètres cubes (en 1907) avec respectivement 4.344 et 554 concessions. Les frais d'administration sont donc beaucoup plus élevés pour la consommation ménagère que pour la consommation industrielle. L'eau pour les usages industriels coûte donc meilleur marché à produire que l'eau pour les usages ménagers. M. Bucerius estime le prix de revient de l'eau pour usages industriels à 15 pfennigs environ le mètre cube, alors que le prix de revient moyen général de toute l'eau consommée à Remscheid s'établit à 22.54 pfennigs par mètre cube.

On pourrait cependant estimer qu'il ne devrait pas y avoir de différence dans les prix et que l'industrie pourrait bien payer son eau plus cher, puisqu'elle en a les moyens, de manière à permettre à la Ville de réduire d'autant l'eau ménagère.

Des considérations importantes s'opposent à cette pratique.

L'industrie de Remscheid n'a pu, nous l'avons dit, se maintenir que grâce à des circonstances toutes spéciales, malgré le manque

des matières premières et auxiliaires qui lui sont nécessaires. L'eau est pour l'industrie du fer une importante matière auxiliaire. La consommation d'eau de certaines grosses usines est si considérable qu'elles ont dû se décider à installer à grands frais des captations d'eau particulières, de manière à n'avoir à consommer l'eau de la Ville que pendant les périodes de sécheresse : si elles agissent ainsi, c'est qu'elles y trouvent leur avantage. Si le prix de l'eau était plus élevé, un plus grand nombre d'entreprises se trouveraient dans le même cas, construiraient des installations particulières, ce qui ferait baisser d'autant les revenus de la commune.

L'unification des prix de l'eau ne pourrait donc conduire qu'à une augmentation du prix de revient et, par suite, finalement, à une élévation du prix de vente de l'eau, dont souffriraient moyens et petits producteurs.

La politique la plus avantageuse est donc de favoriser au contraire les industriels, afin que le moins grand nombre possible d'entre eux soient engagés à se construire des installations particulières qui privent la Ville de revenus sans qu'il en résulte une diminution proportionnelle de ses charges.

L'examen des détails de ce prix courant nous montre de quelle manière attentive, en tenant compte de toutes les conditions locales, des besoins des uns, des possibilités des autres, il a été établi. Il est dans son genre un exemple dont on peut s'inspirer.

L'eau nécessaire pour le nettoyage, l'arrosage et le pavage des rues n'est pas comptée par l'usine des eaux. L'eau pour l'établissement de bains et l'abattoir est facturée à ces établissements à raison de 11 pf. Cette concession faite à ces services d'intérêt général influe assurément sur le prix normal de l'eau de consommation.

Etienne BUISSON.

CHRONIQUE

NOUVEAUX MONOPOLES D'ÉTAT EN HONGRIE

Pétrole, gaz méthane, sels potassiques.

La *Frankfurter Zeitung* publie, dans son numéro du 7 octobre 1910, première édition du matin, la lettre suivante d'un de ses correspondants de Budapest, en date du 4 de ce mois :

Ainsi que nous l'avions annoncé, le gouvernement s'est décidé à monopoliser le pétrole, le gaz naturel (méthane) et les sels potassiques. Ce monopole ne sera pas exclusif et ne s'étendra qu'à la recherche et à l'extraction, mais non au raffinage et à la vente de ces trois produits.

Cependant, le gouvernement annonce dès maintenant qu'il songe à cette extension du monopole pour un avenir assez rapproché.

L'exposé des motifs du ministre des finances Lukacs est, en ce qui concerne le *pétrole,* clair jusqu'à l'évidence. La Hongrie qui, en 1900, ne faisait venir de Galicie que 9.690 wagons-citernes de pétrole brut et qui, en 1908, a vu cette importation s'élever déjà à 35.720 wagons-citernes a un intérêt naturel à la mise en valeur de ses propres richesses pétrolifères. On veut, par le monopole, prévenir une intervention possible de la part de la Standard Oil C°, et c'est là une louable tentative. Mais la façon dont on veut réaliser la monopolisation semble assez mal conçue. On ne monopolisera même pas d'une façon exclusive l'extraction du pétrole. L'Etat veut seulement en diriger la manipulation, mais non prendre possession de toutes les sources. Sous certaines conditions déterminées, le droit de forer des puits pourra, comme par le passé, être accordé à des particuliers, ce qui rend en partie illusoire la monopolisation projetée, car on laisse ainsi la porte ouverte à la protection pour ce qui est de satisfaire aux « conditions déterminées » prévues par le gouvernement. Le ministre des finances fit ressortir, comme étant d'une importance particulièrement considérable, le fait que, jusqu'ici, les essais tentés par des sociétés privées en vue d'exploiter les terrains pétrolifères de la Hongrie n'ont abouti à aucun résultat; c'est pour cette raison que l'Etat veut prendre en mains cette exploitation et y consacrer le matériel et les capitaux nécessaires. (Notre correspondant de Vienne, ajoute ici la *Frankfurter Zeitung,* fait remarquer que, depuis, il n'a pas été trouvé en Hongrie de pétrole brut en quantités valant la peine d'être exploitées. On a rencontré fréquemment des traces de pétrole et l'on a entrepris déjà de nombreux forages, mais ceux-ci n'ont rien donné. Les spécialistes sont d'avis qu'il peut y avoir effectivement de riches gisements pétrolifères dans les contrées limitrophes de la Galicie, mais que les forages ont été faits d'une façon irrationnelle: en effet, on a foré aux endroits où avait apparu le pétrole brut, alors qu'il aurait été plus logique de le faire plus loin, dans le prolongement des zones où l'on a constaté l'existence de pétrole et, là, de pousser les forages à une plus grande profondeur.)

Quant au monopole du *gaz méthane,* il est littéralement imposé au gouvernement par la nature elle-même. En Transylvanie, le gaz naturel s'échappe sur un grand nombre de points et souvent en quantités considérables. L'exploitation de cette richesse naturelle permettrait une meilleure utilisation des minerais pauvres et la création, en Transylvanie, d'une industrie capable de soutenir la concurrence. Pour ce qui concerne ce monopole, l'Etat se réserve également la faculté d'accorder à l'industrie privée, sous certaines conditions et en cas de besoin, le droit de forage et d'exploitation. Les études faites sur le gaz naturel ont montré que ce gaz n'est que du pétrole à l'état sublimé, de sorte que, au point de vue de la législation minière, il rentre dans la même catégorie que le pétrole. Les droits que l'on pourrait faire valoir en se basant sur les sondages privés opérés jusqu'ici sont assez minces; cependant, on les respectera, s'ils sont justifiés. Mais on ne tolérera en aucun cas l'exploitation en fraude, telle qu'elle fut pratiquée en divers endroits des Etats-Unis tant que le gouvernement américain n'eut pas pris des mesures d'une extrême rigueur.

Enfin, pour motiver le monopole des *sels potassiques,* le ministre s'est reporté simplement aux dispositions de la loi sur le monopole du sel, loi d'après laquelle tous les produits dans la composition desquels entre le sel font partie de ce monopole. La recherche des gisements de sels potassiques qui peuvent se trouver en Hongrie va être entreprise d'ici peu et très activement, car, de l'avis des géologues hongrois et étrangers, ces sels existent en grande abondance dans le pays.

Quand bien même il ne se réaliserait qu'une partie des espérances que le ministre fonde sur ces nouveaux monopoles, ceux-ci n'en exerceront pas moins une considérable influence sur le développement de l'industrie hongroise.

LE CHÈQUE POSTAL

En Suisse. — Exercice 1910.

De *La Revue*, de Lausanne, 11 janvier 1911 :

Berne, le 9 janvier. — Le cinquième exercice du chèque postal accuse à nouveau le développement sensible de ce service et l'importance de la place qu'il a prise dans nos échanges. Le nombre des comptes de chèques montait, au 31 décembre dernier, à 9509 et, dans les derniers huit jours, il s'est encore accru de plus de deux cents; il était ce matin de 9740, si bien qu'on peut espérer que le chiffre de 10.000 sera atteint avant la fin du mois. Ainsi, le but que l'administration s'est proposé au moment où elle institua le chèque postal se trouve atteint au bout de cinq ans. Les premiers pas sont faits, le développement du chèque postal est désormais assuré dans une large mesure. Il n'est pas sans intérêt de rappeler les chiffres des dernières années : 1er janvier 1906, 1479; 1907, 3190; 1908, 4066 ; 1909, 5031 ; 1910, 7295 ; 1911, 9509. C'est donc, pour 1910, une augmentation de 2214, chiffre qui n'avait jamais été atteint jusqu'à ce jour.

Le mouvement d'affaires est également en progrès considérable. En 1906, il ne dépassait pas 450 millions et, l'an dernier, il a atteint le chiffre énorme de trois milliards et trois cents millions, en augmentation de 900 millions sur 1909. Il est particulièrement intéressant de constater le développement des virements dont la proportion augmente chaque année. En 1909, ils constituaient le 45.48 0/0 du mouvement total; l'an dernier, cette proportion s'est élevée à 50,22 0/0 ou même à 58,61 0/0 si l'on tient compte des virements de la Banque nationale. Les paiements par virement, c'est-à-dire qui n'ont nécessité aucun emploi de numéraire, ont ainsi atteint 1932 millions. Il faut y ajouter les virements internationaux qui figurent pour la première fois à l'exercice du chèque postal, et qui accusent un mouvement de 7.149.513 francs. C'est un début réjouissant.

Au 31 décembre dernier, les clients du chèque postal avaient à leur crédit une somme de 21.8 millions, contre 17.2 millions à la fin de décembre 1909. L'administration en avait placé 17,5 millions en obligations, le reste étant disponible. On voit par ces chiffres que la différence seule entre l'intérêt que retire l'administration des sommes en dépôt et celui qu'elle bonifie à ses clients assure déjà une recette considérable. Aussi la nouvelle loi sur les postes a-t-elle réduit la taxe pour les retraits d'argent à 5 c. par 1.000 fr., alors qu'elle était jusqu'ici de 5 c. par 400 fr. Le moment n'est sans doute pas éloigné où l'on pourra réduire également la

taxe pour versements au compte de chèques qui est encore de 5 c. par 100 fr.

TABACS

Dans la régie française.

La hausse du prix des tabacs de luxe et ses conséquences.

M. Fernand Hauser publie dans le *Journal*, de Paris, du 14 octobre 1910, l'article ci-dessous:

Depuis que le prix du tabac a été augmenté, l'on a constaté, au ministère des finances, à chaque fin de mois, une baisse dans les recettes, comparées à celles des mois correspondants de l'année 1909; seul, le mois d'août a donné de meilleurs résultats; au cours de ce mois, en effet, les recettes de la Régie ont été plus fortes qu'en août de l'an dernier.

Aussitôt, les personnages qui conseillèrent à M. Cochery d'augmenter le prix du tabac de triompher. C'est un peu tôt.

M. Cochery, en principe, avait, sur les conseils de la Régie, songé à augmenter le prix de tous les tabacs; il escomptait de cette mesure fiscale de gros bénéfices pour le Trésor; mais, de nombreuses protestations s'élevèrent contre l'augmentation proposée du prix des tabacs populaires et M. Cochery dut n'élever que le prix des tabacs de luxe. Ici, il ne pouvait escompter un gros boni; cependant, il crut pouvoir, en tablant sur les statistiques fournies par ses bureaux, compter sur une rentrée supplémentaire de 18 millions.

Or, que s'est-il passé durant les huit mois écoulés?

Il s'est passé qu'en tout et pour tout le Trésor a gagné, à l'augmentation du prix du tabac, 8.598.000 francs en bloc, si l'on compare les recettes de 1910 à celles de 1909.

Mais cette comparaison n'est pas juste.

Depuis, en effet, que la Régie, sur les instances du syndicat des débitants de tabac que présidait M. Bethoul, a autorisé la vente, dans les débits, des tabacs, cigares et cigarettes de luxe, les recettes du monopole ont augmenté régulièrement, d'année en année, de 8 millions de francs environ.

Cette augmentation régulière provenait, en grande partie, de la vente des tabacs de luxe et aussi de la création périodique de nouveaux bureaux de tabac dans les faubourgs de Paris et des grandes villes de province, qui s'agrandissent chaque jour.

Cela est si vrai qu'en 1910 nous comptons 222 bureaux de tabac de plus qu'en 1908, soit exactement 47.669.

Donc, *normalement*, les bénéfices de la Régie s'accroissaient d'année en année.

Cette année, ils devaient s'accroître normalement, comme par le passé, sans l'élévation des tarifs.

Ils se sont accrus davantage, en raison des énormes approvisionnements du public, entre le moment où l'on annonça l'élévation des tarifs, et celui où ceux-ci furent mis en vigueur.

Il est des gens, en effet, qui ont fait des provisions pour un an, qui ont, notamment, acquis les boîtes de cigares qu'ils comptent offrir à leurs amis, en janvier prochain, pour leurs étrennes.

Si donc, en huit mois, la Régie a vu ses recettes augmenter de huit millions et demi, celles-ci ont augmenté dans des proportions normales, et

non en raison de l'élévation des tarifs; en fait, les prévisions budgétaires ne seront pas réalisées en fin d'année; et les dix-huit millions de boni extraordinaire qu'on espérait n'entreront pas dans les caisses du Trésor; on se contentera du boni annuel normal, augmenté de trois ou quatre millions, peut-être de cinq. Et ce sera peu d'argent, en raison de l'effort tenté.

Au vrai, le meilleur moyen d'augmenter les bénéfices de la Régie eût été — tous les commerçants le disent — de *diminuer* le prix du tabac, ainsi que le proposaient les débitants.

Voici les cigarettes maryland; l'Etat gagne énormément sur ces cigarettes; il les vendait 60 centimes; il les vend aujourd'hui 65; il en vend moins; il les aurait vendues 50 centimes, il en aurait débité infiniment plus.

La preuve? Elle est fournie par l'exemple des Reinitas.

On vendait ces cigares 25 centimes et la Régie, à ce moment, en fabriquait 800 kilos par an; comme il y en a 250 dans un kilo, cela faisait 200.000 Reinitas vendus 25 centimes, soit 50.000 francs. On a diminué leur prix: on les vend aujourd'hui 20 centimes; or, on en fabrique depuis 1.400 kilos par mois, soit 16.800 kilos par an, soit 4.200.000 cigares par an, soit 840.000 francs.

Les recettes du monopole ont donc augmenté, à la suite de la baisse du tarif, dans des porportions de 1 à 16. Preuve qu'en vendant meilleur marché, l'Etat gagnerait plus d'argent, beaucoup plus d'argent.

CHEMINS DE FER

Sur le réseau de l'Etat suisse.

Boissons chaudes pour le personnel.

La Direction générale des Chemins de fer fédéraux a décidé d'accorder à tout son personnel occupé aux services extérieurs des boissons chaudes chaque fois que la température sera descendue au-dessous de — 5° centigrades.

Ces boissons consisteront en thé, café ou chocolat, à l'exclusion de toutes boissons alcooliques, et chaque agent aura droit à deux portions par jour.

La situation des cheminots de l'Etat suisse et de la Compagnie P.-L.-M. Erratum.

Dans notre article sur cette question, paru dans le numéro de novembre 1910, il faut lire page 4, au bas de la page :

Sur les C. F. F., la pension peut être obtenue pour invalidité après cinq ans de service ; en France, d'après la nouvelle loi, elle ne peut être obtenue qu'après quinze ans de service. Elle atteint sur les C. F. F. (après cinq ans de service), 36 0/0 du salaire de base ; en France (après quinze ans de service), 30 0/0. Elle atteint à 25 ans de service sur les C. F. F., 60 0/0 du salaire de base ; en France, 50 0/0. Sur les C. F. F., etc.

FORÊTS

Exploitation capitaliste et exploitation par l'Etat.

Le *Rappel Socialiste* du 22 octobre 1910 publie l'extrait suivant d'un article de M. Emile Gauthier dans la *Revue Forestière de France:*

La question de la déforestation ne se pose pas seulement en France.

Elle se pose dans tous les pays, où elle tend à devenir le cauchemar de l'opinion publique et des pouvoirs constitués. Mais, nulle part peut-être, elle ne se pose avec autant d'acuité qu'aux Etats-Unis.

Là-bas, en effet, où l'on aime à faire grand, l'exploitation des forêts a eu tôt fait de prendre des proportions colossales. On regardait d'autant moins à y pratiquer des coupes sombres, à tort et à travers, que la prévoyance à long délai n'est pas précisément une vertu de la race, et que la forêt vierge semblait si vaste, si épaisse, si vivace que point ne devrait être à craindre d'en voir jamais la fin.

Ne soyez donc pas étonnés d'apprendre que, en 1908, *les capitaux engagés dans cette industrie* — si tant est qu'on puisse donner ce nom à une entreprise de *destruction* d'une richesse naturelle — *s'élevaient à 2.600 millions et rapportaient, bon an mal an, quelque chose comme 3 milliards.*

Plus de 115 0/0! Une bonne affaire, en vérité. Aussi a-t-on fait appel à toutes les ressources de la technique moderne pour l'abatage et le transport rapide du bois.

Là-bas, on fauche littéralement les forêts — comme des champs de blé — à la mécanique, à la vapeur, voire même à l'électricité (au moyen d'un fil d'acier rougi par le courant, en guise de scie).

Et comme *times is money,* je vous prie de croire que les bois abattus ne moisissent pas sur place.

Voyons les conséquences:

1° Au point de vue météorologique: transfiguration du climat, alternatives de chaleurs sénégaliennes et de froids sibériens, cyclones épouvantables, *blizzards,* inondations périodiques auprès desquelles les pires crues de la Seine, du Rhône, de la Garonne, du Danube et du Tage semblent des jeux d'enfants.

2° Au point de vue économique: baisse (en 7 ans) de la production du bois de charpente de 15 0/0, majoration des prix de 25 0/0 pour la pâte de papier.

La situation est si menaçante que le secrétaire du département de l'agriculture a cru devoir pousser le cri d'alarme: « Dans seize ans, déclare-t-il, c'en sera fait du bois de futaie! »...

Mais *l'esprit de spéculation ne connaît et ne veut connaître que le bénéfice immédiat.* Il se soucie de l'intérêt des générations à venir comme un poisson d'une pomme.

Le *Rappel Socialiste* accompagne cette citation de l'observation suivante, à l'appui de laquelle nous nous permettons de renvoyer à notre série d'articles sur « la Régie directe au village » (dans les numéros de juillet, août, septembre et décembre 1910) :

Le rapprochement permet la comparaison: tandis que les pays où les forêts sont aménagées par l'Etat, l'exploitation est régulière et soucieuse du bien général, et permet, comme cela a lieu dans certaines communes de l'Ain et du Doubs, de supprimer les impôts directs et même de distribuer un boni aux habitants, aux Etats-Unis où l'exploitation est laissée à la libre initiative individuelle, les déserts remplacent des régions superbes, la destruction capitaliste étend sans fin ses ravages pour obtenir des gains de 115 0/0.

LA MUNICIPALISATION DES SERVICES PUBLICS EN FRANCE

Une enquête de la Préfecture de Seine-et-Marne.

La préfecture de Seine-et-Marne vient de prendre une initiative d'un haut intérêt en adressant à tous les maires du département la circulaire-questionnaire dont nous reproduisons le texte ci-dessous:

PRÉFECTURE
de
SEINE-ET-MARNE

2e Division
2e Bureau

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Melun, le 15 janvier 1911.

Le Préfet de Seine-et-Marne
à Messieurs les Maires du Département.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me retourner, le plus tôt possible, le questionnaire ci-dessous dûment rempli.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire-Général délégué,
Marcel BERNARD.

Commmune d ______________________

A : *Existe-t-il des services publics ayant fait l'objet de concessions ?*

LESQUELS ?	QUELS SONT LES CONCESSIONNAIRES ?
Eclairage. Distribution d'eau. Abattoirs. Transports en commun. Pompes funèbres. Etc., etc.	

Appréciation sommaire des avantages que ce mode d'exploitation procure

A LA COMMUNAUTÉ ?	AUX CONCESSIONNAIRES ?

B : *Existe-t-il des services publics non concédés ou en régie directe ?*

LESQUELS ?	QUELS EN SONT LES RÉSULTATS FINANCIERS ?
Eclairage. Distribution d'eau. Abattoirs. Transports en commun. Pompes funèbres. Etc., etc.	

Appréciation sommaire des avantages que ce mode d'exploitation procure à la communauté ? ______________________

A ______________ le ______________ 1911.

LE MAIRE,

Nous espérons que les résultats de cette enquête seront publiés, et nous les attendons avec impatience.

Nous ne doutons pas que l'exemple donné par la Préfecture de Seine-et-Marne ne soit suivi par d'autres préfectures.

MESURES POUR REMÉDIER AU RENCHÉRISSEMENT DE LA VIANDE

En Allemagne.

Nouvelles méthodes d'exploitation des domaines des Etats et des communes. — Porcheries communales.

De la *Frankfurter Zeitung*, 24 septembre 1910, 1er feuillet du matin:

Tandis que le gouvernement allemand imagine pouvoir encore, une fois de plus, considérer comme négligeable l'émotion soulevée par le renchérissement de la viande, les populations se rendent compte de plus en plus qu'il ne faudra pas, cette fois, ainsi qu'on l'a fait si souvent, se croire sauvé lorsque les prix auront de nouveau baissé de quelques pfennigs. La cherté des vivres est devenue, en Allemagne, une sorte d'institution permanente, et, seules, des mesures permanentes peuvent y remédier. Il est hors de doute que le principal remède consiste dans l'abandon d'une politique économique qui ne favorise que les grands propriétaires producteurs de céréales. Mais un fait d'un heureux augure est que, loin de se borner à mieux comprendre la situation, on commence à concevoir l'idée féconde que le fabuliste a exprimé par le vers fameux: « Aide-toi, le ciel t'aidera! », et l'on se demande: « Que peut-on faire, que peuvent faire surtout les *municipalités* pour mettre plus de régularité et plus de logique dans l'approvisionnement des villes? » Et cette question, on a déjà essayé, çà et là, de lui donner une solution pratique.

Très importante à ce point de vue est une réforme des méthodes suivies jusqu'ici par les administrations de l'*Etat* et souvent aussi par les administrations *municipales* pour l'affermage des *terres* situées dans le voisinage des grandes villes, que ces terres soient d'un seul tenant ou divisées en parcelles. Nous recevons à ce sujet, de Heilbronn, la remarquable communication que voici :

« L'extension des quartiers d'habitation et des quartiers industriels, les voies ferrées, les grands dépôts de locomotives et de wagons, et surtout les vastes champs de manœuvres, font diminuer d'année en année l'étendue des terrains utilisables pour l'agriculture. Presque toutes les grandes propriétés et un bon nombre de terres parcellées, qu'elles appartiennent à l'Etat, à la commune ou à de grands propriétaires, sont *louées à des fermiers généraux* dont les efforts visent à *restreindre de plus en plus l'élevage du bétail et la production du lait*, non pas parce que ces modes d'exploitation ne sont pas rentables, mais parce que, à en croire ces fermiers généraux, on ne peut trouver la main-d'œuvre nécessaire. On peut se demander si cet argument est bien concluant, et si la véritable raison n'est pas que cela exige trop de travail, et un travail de tous les jours, y compris le *dimanche*. Mais, passons! Donc, dans beaucoup de propriétés, on a complètement renoncé à l'élevage et à la laiterie. On comprend d'ailleurs qu'il soit plus commode à l'administration des Domaines d'avoir affaire à quelques fermiers généraux plutôt qu'à de nombreux petits vignerons ou agriculteurs. Mais, qu'arrive-t-il? C'est que, comme le montre la statistique de la ville de Heilbronn, le nombre des vaches va sans cesse en diminuant. Cette situation changerait immédiatement le jour où ces petits vignerons, et surtout ces petits agriculteurs, pourraient louer des terrains convenant à la culture des plantes fourragères. Car ces vignerons et ces agriculteurs gardent du bétail, et particulièrement des vaches,

et ils en garderaient davantage s'ils avaient plus de terrain à leur disposition. Une des meilleures mesures que l'on pourrait prendre en faveur de l'agriculture serait donc que les administrations se décidassent à louer les terres situées dans le voisinage des grandes villes, et spécialement toutes les propriétés parcellées, *à de petits agriculteurs et vignerons pratiquant l'élevage et la laiterie.* Fait intéressant à noter : Un fermier général qui a, lui aussi, restreint la production du lait sur le domaine qu'il gère, a sous-loué à un voiturier (qui est en même temps agriculteur), au prix de 140 marks l'arpent, un terrain planté de trèfle que la ville de Heilbronn lui a affermé à raison de 40 marks l'arpent ».

Si l'on peut, comme l'indique cette communication, arriver certainement à de bons résultats en modifiant ces méthodes d'affermage, il est possible de faire plus encore. On n'a qu'à imiter l'exemple donné par la ville de *Solingen,* qui songe à entreprendre *en régie directe l'élevage des porcs.* On nous écrit, en effet, de cette ville :

« La *municipalité* de Solingen s'occupe actuellement, elle aussi, de la question du *renchérissement de la viande.* Une grande entreprise de pêche de la mer du Nord s'est déclarée prête à envoyer toutes les semaines à Solingen de grandes quantités de poisson que la Ville vendrait elle-même. Mais, l'expérience ayant montré combien les arrivages et le prix du poisson sont sujets à varier, ce n'est pas encore là-dessus que l'on peut compter sérieusement pour l'approvisionnement régulier de la population. D'ailleurs, depuis que la Ville a organisé (il y a quelques années, et elle fut une des premières qui songèrent à le faire) et pratiqué elle-même cette vente pendant quelque temps, la vente du poisson a pris à Solingen une grande extension, sans que la municipalité ait à s'en occuper, et il est peu vraisemblable qu'elle s'en charge de nouveau. Par contre, il lui a été soumis un *projet tendant à faire baisser le prix de la viande,* projet qui fait en ce moment l'objet d'une étude attentive. D'après cette proposition, la Ville entreprendrait, directement ou indirectement, *l'élevage des porcs.* Il existe sur le territoire de Solingen de vastes champs, bois et forêts ; la Ville pourrait donc organiser elle-même cet élevage ou imposer à ses fermiers l'obligation d'élever un nombre de porcs déterminé. La nourriture serait facile à trouver, et l'on pourrait d'ailleurs utiliser dans ce but les déchets des cuisines d'hôtels et de restaurants, déchets qui, aujourd'hui, sont jetés dans la boîte aux ordures. Il est probable que si les municipalités faisaient un essai dans le sens que nous indiquons, ces tentatives auraient infiniment plus de succès que toutes les pétitions au gouvernement. »

Une tentative de ce genre a effectivement été faite par une de nos plus grandes entreprises minières, la *Compagnie des mines de Harpen* qui, dans son rapport sur son dernier exercice, dit à ce sujet :

« Une question importante pour l'alimentation des travailleurs est la question de la *viande à bon marché.* Nous avons donc entrepris, dans notre domaine de Geeste, un essai en vue de procurer à nos ouvriers de la viande de bonne qualité, à des prix aussi peu élevés et aussi peu variables que possible. Créer des *abattoirs* et des *boucheries à nous,* c'eût été porter préjudice aux commerçants de la région, tout en restant, quant au prix de vente, sous la dépendance des cours du bétail.

« En conséquence, nous avons essayé, en *produisant nous-mêmes,* d'exercer une certaine influence sur le prix des bêtes de boucherie dans les

localités qui nous intéressent. Notre intention est de fournir aux bouchers établis dans celles de nos cités ouvrières qui se trouvent loin de centres importants les porcs dont ils ont besoin, en obligeant par contrat ces bouchers à vendre la viande à un prix en rapport avec celui que nous leur faisons. Nous avons, en octobre 1907, acquis à Geeste, non loin de Meppen, une lande qui, située près du canal de Dortmund à l'Ems et près de la ligne de Munster à Emden, présente des facilités toutes spéciales aussi bien pour se procurer tout ce qui est nécessaire à la nourriture des porcs que pour expédier ces derniers. Cette lande, dont l'étendue est aujourd'hui, par suite de nouveaux achats de terrain, d'environ 2.500 arpents, n'était alors qu'un sol marécageux, d'un rapport absolument nul. Nous avons pu jusqu'ici, par des travaux de dessèchement et d'amendement à l'aide d'engrais chimiques et de plantes enterrées en vert, transformer un millier d'arpents en champs fertiles, en prairies et en pâturages. Sur ces derniers, très vastes, limités par de petits bois, et pourvus seulement d'étables très simples, les truies peuvent vivre en plein air, hiver comme été. Ce régime un peu rude nous donne, depuis plus d'un an, d'excellents résultats. Seul, le dernier engraissage a lieu dans des porcheries d'un aménagement tout moderne, pouvant contenir un millier de bêtes et situées dans le voisinage du moulin à vapeur construit spécialement pour la préparation de leur nourriture. Ce dernier engraissage ne durant que 6 ou 8 semaines, nous pouvons livrer chaque année de 6 à 8.000 porcs. »

Ce sont là, certainement, d'intéressantes expériences bien faites pour encourager à poursuivre dans cette voie. Mais un autre moyen d'améliorer encore la situation serait le développement de *coopératives agricoles* pratiquant spécialement l'élevage et agissant d'accord avec les organisations municipales déjà existantes ou avec d'autres que l'on pourrait créer.

LAIT

En Allemagne.

A Ulm. — Achat en gros et vente par la Ville.

La *Frankfurter Zeitung* du 13 novembre 1910 publie l'information suivante, de son correspondant d'Ulm :

Ulm, 11 novembre. — Pour combattre le renchérissement du lait, les autorités communales ont décidé de régler l'approvisionnement de lait de la ville en le prenant à leur compte. Elles comptent faire venir du dehors — de l'Hinterland agricole de Bavière — du lait à un prix qui en rende possible la vente aux mêmes conditions qu'avant le renchérissement.

ÉLECTRICITÉ

En Allemagne.

Méthodes originales de publicité de la régie de Dortmund.

L'usine électrique municipale de Dortmund (195.000 h.) va désormais publier régulièrement et distribuer à ses clients un bulletin illustré. Ce bulletin aura principalement pour but de faire connaître aux consommateurs tous les progrès de l'électrotechnique et de les mettre à même d'en profiter dans la mesure de leurs moyens. On se propose en outre de combattre les idées fausses, les vieux préjugés contre l'usage de l'électricité, et d'indiquer aux intéressés la façon la plus pratique d'utiliser les appareils.

CONDITION DU PERSONNEL

En Allemagne. — A Erfurt.

Elargissement de la base du droit des travailleurs municipaux aux pensions.

On vient d'établir à *Erfurt* (102.193 h.) de nouveaux principes pour les pensions des employés de la ville. Jusqu'ici, on ne comptait pour la pension que les années passées au service de l'*Etat prussien* ou de municipalités prussiennes, et ce à partir de l'âge de 21 ans. Ces dispositions ne répondant plus à l'état de choses actuel, les autorités municipales ont décidé de faire entrer en ligne de compte pour l'établissement de ces pensions les années durant lesquelles, à partir de l'âge de 18 ans, l'intéressé a été définitivement employé au service soit de l'*Empire,* soit d'un Etat allemand, soit d'une municipalité allemande ou encore d'une union communale où existe le droit à la pension. Les anciennes dispositions ont été annulées par le vote de ces nouveaux principes. (*Kom. Praxis,* 26 nov. 1910.)

E. M.

BIBLIOGRAPHIE

H. Lindemann et A. Südekum, *Kommunales Jahrbuch, Dritter Jahrgang,* 1910, XII-848 p., in-8°, Jena, Gust. Fischer, édit., broché, 16 marks; relié, 17 marks.

En présence de ce monumental annuaire municipal de l'Allemagne, on ne sait qu'admirer le plus, des institutions communales si nombreuses, si vivantes, si pénétrées de l'esprit de progrès qui y sont décrites, ou de l'ampleur, de la richesse documentaire, de la haute valeur scientifique des études qui leur sont consacrées. Citons les titres des principales sections: organisation des services d'hygiène, entretien des villes, services alimentaires, bains, plans d'extension des villes, habitations, écoles primaires, écoles supérieures, écoles de perfectionnement, hygiène scolaire, enseignement populaire, politique ouvrière, ouvriers municipaux, fonctionnaires municipaux, assistance, services économiques, finances et impôts, police, service de défense contre le feu, droit administratif communal, la femme dans l'administration communale, bureaux de statistique. Il n'est pas une seule de ces sections où la régie directe ne soit, directement ou occasionnellement, envisagée sous quelqu'un de ses aspects; mais trois d'entre elles lui sont exclusivement consacrés et contiennent pour notre étude des informations du plus haut intérêt : ce sont celles qui ont trait à la condition des ouvriers et des fonctionnaires municipaux et aux services économiques. Les chapitres de cette dernière section sont les suivants : électricité, gaz, eaux, transports en commun, caisses d'épargne et institutions de crédit. 70 pages de tableaux statistiques sont consacrées aux 424 régies des eaux, aux 399 régies du gaz, aux 220 régies de l'électricté, aux 86 régies des tramways que possède actuellement l'Allemagne.

E. M.

DOCUMENTS

LE PROGRAMME MUNICIPAL DU PARTI RADICAL FRANÇAIS

DISCOURS

prononcé par

M. LAFFERRE, Député de l'Hérault, Président du Comité Exécutif

dans la séance du 10 février 1904.

Messieurs,

Je vous remercie, au nom du Bureau, du grand honneur que vous nous avez fait, en nous confiant, pendant une période particulièrement active, la direction des affaires du parti.

Nous nous efforcerons de diriger les travaux du Comité avec toute l'énergie et toute la prudence dont nous sommes capables, d'organiser et de soutenir la propagande, en groupant les bonnes volontés et les efforts qui de tous côtés s'offrent à nous, en affirmant en toute circonstance notre doctrine et notre programme.

Je n'ai ni à rappeler cette doctrine ni à esquisser ce programme. Ils ont été exposés avec tant d'éclat et de précision par nos prédécesseurs que je m'exposerais à d'inutiles redites.

Peut-être ne vous paraîtra-t-il pas inutile de répondre, en cette courte allocution, à certaines préoccupations, qui se sont manifestées dans un grand nombre de correspondances et de conversations avec nos amis.

Vous êtes, nous dit-on, à la veille d'élections municipales, auxquelles votre parti est appelé à prendre une part importante.

Ne formulerez-vous pas, à cette heure, un programme municipal déterminé, vous appartenant en propre et pouvant servir de thème de discussion, en face d'autres programmes, ou plus modérés ou plus révolutionnaires ?

Nous concevons, nous dit-on encore, que vous n'adoptiez pas un plan uniforme, un cadre rigide de doctrine, qui pourrait jeter le trouble dans certains groupements qui se réclament de votre parti.

Du moins le parti radical et radical-socialiste ne peut-il renoncer à l'affirmation de ses principes traditionnels: il doit rappeler les bases de l'organisation municipale telles qu'il l'a toujours conçue, énoncer les thèses qu'il a toujours soutenues et que ses représentants ont toujours adoptées.

Notre parti a toujours eu, au point de vue municipal, un programme fiscal, économique et social.

Ce programme est à la fois si pratique et si loin d'être réalisé, que le parti socialiste, qui prétend apporter sur certains points des solutions plus hardies et plus définitives que les nôtres, ne trouve rien de mieux pour faire figure de novateur, que de s'approprier notre vieux programme et de l'appliquer à notre place.

Peut-être n'est-il pas inopportun de reprendre notre bien ou du moins de revendiquer notre part de propriété, que dis-je ! d'accepter la collabo-

ration du parti socialiste, mais en lui rappelant fraternellement qu'il est notre disciple et non notre maître.

Les réformes municipales fiscales évoluent presque exclusivement jusqu'à cette heure autour du difficile problème de la suppression des octrois.

L'octroi, impôt inique, progressif à rebours dont le procès n'est plus à faire, qui pèse sur les consommateurs les plus humbles et qui ne se défend plus que par l'insensibilité de sa perception et surtout par la difficulté de le remplacer!

On n'en a réalisé qu'une suppression partielle en ce qui concerne les boissons. Encore est-ce l'Etat qui, en votant la suppression des droits d'entrée, a forcé la main aux municipalités et les a contraintes à suivre l'exemple qui venait de plus haut.

Il est vrai que les taxes de remplacement ont été très variables, et maintenant encore notre parti ne peut qu'inviter les municipalités à tenir compte des conditions particulières de la vie économique de chaque région et de sa situation industrielle.

Quelques-unes d'entre elles, les plus hardies, se sont décidées à faire peser sur la propriété foncière urbaine les taxes de remplacement, qu'elles ont considérées comme un impôt légitime, comme une dîme permise sur les plus-values croissantes des immeubles urbains dans les grandes agglomérations.

Mais on peut dire que la clef du programme fiscal municipal est dans l'application du programme économique, qui tient presque tout entier dans la municipalisation des services d'intérêt commun.

Nous avons toujours soutenu que le droit des municipalités s'étendait à la répartition par les soins de la commune des services du gaz, de l'électricité, des forces motrices, des transports en commun.

Marquons, dès à présent, pour la loyauté du débat et la clarté des ententes électorales, en quoi la conception de notre parti diffère, sur ce point, de celle du parti socialiste.

C'est en évitant la confusion et l'équivoque que l'on prévient les conflits et les malentendus fâcheux.

Dans l'esprit des socialistes, la municipalisation des services publics que je viens d'énumérer n'est qu'une première étape vers la nationalisation intégrale de toutes les formes de la production, idéal du collectivisme et du communisme.

Ainsi, dans leur programme municipal doctrinal, sinon dans leurs programmes électoraux, ils préconisent l'institution par les municipalités de services publics d'alimentation et de chauffage, de vêtements et de logement.

Il faut donc établir, dans l'intérêt de la vérité, entre eux et nous, une distinction capitale: nous proposons, nous, la municipalisation des monopoles de fait, qui correspondent aux besoins généraux de la population et ne peuvent arriver à la perfection que par l'exploitation en commun.

Nous estimons, en revanche, que l'alimentation, le chauffage, le logement, n'ont pas besoin, pour se perfectionner, du concours direct des municipalités, et qu'ils peuvent, dans l'intérêt public, se développer librement, sous le régime de la concurrence et sous le contrôle des individus.

Quant aux industries susceptibles d'être municipalisées, elles se reconnaissent aisément à ce signe, qu'elles ne peuvent subsister longtemps les

unes à côté des autres sans que l'une d'elles finisse par absorber les autres.

C'est ce qui est arrivé à Lyon, par exemple, en 1897 et 1898, où l'on a voulu essayer de la libre concurrence des compagnies d'éclairage, sans pouvoir éviter, au bout d'un temps très court, le monopole de fait d'une des compagnies concurrentes.

Les avantages de la municipalisation des services publics ne sont pas seulement sensibles par l'accroissement du bien-être et du bon marché.

Cette réforme a des répercussions fiscales considérables et c'est, comme je l'ai dit plus haut, le vrai moyen de dégrèvement.

L'étranger en a éprouvé plus que nous les bienfaits, parce qu'il nous a devancés dans cette voie. Telle la ville de Manchester, qui a réalisé ainsi un dégrèvement de 1.300.000 francs au bénéfice des objets de première nécessité.

En Belgique, en Suisse, en Italie, aux Etats-Unis, on est allé sans difficulté jusqu'à la municipalisation de l'assurance contre l'incendie.

Comme nous sommes loin, en France, d'une telle initiative et d'une telle décision !

La faute en est sans doute à une centralisation excessive, à une intervention trop rigoureuse du Conseil d'Etat, qui ne s'oppose pas seulement à certaines réformes extraordinaires, comme l'installation de la pharmacie municipale de Douai en 1896, mais qui oppose aux communes, tout l'arsenal d'une jurisprudence surannée chaque fois qu'elles veulent porter atteinte, dans l'intérêt général, à certains droits de propriété ou à certains intérêts individuels.

Nous sommes pourtant à l'aurore de certaines réformes économiques municipales de notre parti, et Paris vient de donner l'exemple, en prenant la régie du gaz, grâce à l'énergie et à la clairvoyance de nos amis radicaux et socialistes, qui ont su déjouer tous les pièges et briser toutes les résistances.

Le programme social de notre parti est encore plus connu que son programme économique municipal.

C'est notre parti qui a remis aux communes le règlement des questions d'hygiène, l'inspection des logements insalubres, les encouragements à donner à la construction des habitations à bon marché. Encore sur ce point sommes-nous distancés par l'Allemagne, qui a osé mettre en régie cette construction.

Nous n'en sommes pas encore là, et c'est à grand'peine que les municipalités ont été autorisées à subventionner les sociétés coopératives anonymes de construction.

De même l'Assistance publique à Paris a été autorisée et encouragée à employer une partie de ses ressources à cette œuvre sociale, et les caisses d'épargne peuvent y consacrer une part déterminée de leur fortune et de leurs revenus.

L'assistance médicale gratuite a été également mise par notre parti à la charge des communes.

En revanche, il ne croit pas que la commune puisse prendre exclusivement à sa charge l'assistance aux vieillards qui lui paraît être une œuvre nationale appelant le concours simultané de l'Etat et des départements.

De même il fait confiance, pour l'organisation de l'assurance contre les risques de maladies temporaires, à l'initiative individuelle, représentée

par les admirables mutualités, qui couvrent le pays d'un réseau toujours plus serré des œuvres de solidarité.

Le problème des retraites, comme celui de l'assistance, comme celui, plus complexe, de l'assurance contre le chômage, ne peut être résolu que par l'Etat, et ce ne sont pas les essais municipaux tentés en Suisse contre le chômage et qui ont misérablement échoué, qui peuvent encourager les communes à s'engager dans cette voie périlleuse pour elles.

En revanche, il leur appartient d'organiser les œuvres de placements gratuits, les chantiers d'assistance, les secours de route.

Elles doivent aussi développer l'organisation de leurs hôpitaux et, en cette matière, notre parti reste irréductible sur un point, sur la nécessité de laïciser promptement tous les services, dans l'intérêt des progrès matériels et pour sauvegarder de toute atteinte la liberté de conscience des malades.

Une autre forme de l'assistance, qui est à la portée des communes et qui se recommande à leur activité, c'est la création des écoles professionnelles municipales, si utiles depuis la décadence de l'apprentissage; ce sont les encouragements qu'elles doivent donner aux artisans qui instruisent des apprentis, aux syndicats ouvriers groupés dans les Bourses du travail pour la défense des intérêts corporatifs et pour l'éducation économique et sociale des ouvriers.

Cette esquisse trop rapide et trop superficielle du programme municipal de notre parti n'a eu d'autre prétention que d'appeler l'attention du parti sur des questions vitales, dont la solution fera honneur à nos municipalités radicales socialistes et dont il importe que nous revendiquions hautement l'initiative.

Certains esprits sceptiques nous diront que notre programme n'est autre chose qu'une sorte de socialisme édulcoré.

Il ne faut pas laisser se produire de telles affirmations sans y répondre. Il faut répéter, comme une vérité de fait, que ce programme est bien à nous, tout à nous, et que nous n'entendons nous en dessaisir au profit de personne.

Il faut ajouter que nous souhaitons, sur ce programme déjà assez vaste, une entente cordiale avec les socialistes.

Nous leur demandons d'y collaborer avec nous et nous nous réjouissons de voir la plupart d'entre eux, descendant des hauteurs d'un idéal absolu, contre lequel nous n'avons aucune prévention irréductible, se replier momentanément sur nous, pour concourir à l'œuvre commune, traditionnelle de tout le vieux parti républicain.

La maison que nous voulons aménager pour la démocratie est assez vaste et assez hospitalière pour accueilllir tous les hôtes qui veulent y séjourner pendant un temps plus ou moins long.

Nous demandons seulement à ceux qui s'y plaisent de n'être pas ingrats et de ne pas oublier nos titres antérieurs de propriété républicaine.

L. Lafferre.



Cc numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard Milhaud.

3e Année N° 22 Février 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT AU JAPON

Par Emile Bouvier,

Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Lyon.

Sommaire : *I. Historique de la nationalisation. — II. Les conditions pécuniaires du rachat. — III. L'opération de rachat. — IV. Statistique. — V. Les résultats du rachat.*

I. Historique de la nationalisation.

A l'heure actuelle, tous les chemins de fer japonais, sauf quelques petites lignes d'intérêt purement local, sont exploités par l'Etat. Il en est ainsi depuis peu de temps, et trois périodes doivent être distinguées à cet égard.

Une première période, qui s'étend de 1869 à 1883, est celle de la construction et de l'exploitation par l'Etat seul. Après la restauration du gouvernement impérial en 1867 et l'abolition de la féodalité en 1869, le nouveau gouvernement s'efforça, dès ses débuts mêmes, de placer le Japon à la hauteur des progrès modernes. En même temps qu'il réformait les institutions, il développait l'économie nationale et les moyens d'étendre la production. L'un des plus urgents était l'ouverture de voies ferrées : aussi la construction des chemins de fer fut décidée le 10 novembre 1869. En 1870 le gouvernement émit à Londres un emprunt au taux de 9 p. 100, grâce auquel les lignes de Tokio à Yokohama et d'Osaka à Kobé furent construites. Ce furent là les deux premiers chemins de fer du Japon. La première fut inaugurée en 1872, sur une longueur de 18 milles seulement, entre Tokio et Yokohama. Depuis lors, l'Etat s'occupe activement de l'établissement des voies ferrées, et en 1883, une longueur totale de 114 milles était déjà en exploitation par ses soins.

Ainsi le Japon a commencé par le système étatique. Cette méthode ne fit, en 1869 et dans les années qui suivirent, l'objet d'aucune discussion ; elle semblait la méthode naturelle. Un chemin de fer était alors considéré comme une entreprise purement gouvernementale et personne ne songeait qu'elle pût être faite par l'initiative privée.

A partir de 1883, s'ouvre une seconde période, caractérisée par la coexistence des lignes de l'Etat et des lignes concédées. C'est

depuis l'année 1883 que des compagnies en construisirent avec des capitaux provenant de souscriptions publiques. Diverses lois intervinrent pour fixer les règles d'exploitation. En 1892 fut promulguée la « loi sur la construction des chemins de fer », qui indiquait les lignes les plus importantes à construire et traçait un plan général des travaux à exécuter au moyen d'emprunts. La législation sur les chemins de fer fut complétée par la « loi sur les chemins de fer privés » et la « loi sur l'exploitation des chemins de fer », de mars 1900. Une autre, de mars 1905, vint remédier à l'un des plus grands obstacles au développement des voies ferrées, la difficulté que rencontraient les compagnies à se procurer les fonds nécessaires. Cette « loi sur l'hypothèque des chemins de fer » permettait à une compagnie de soumettre à une hypothèque une masse, dite « masse des chemins de fer », constituée par tout ou partie de ses lignes, le sol occupé, les bâtiments, instruments et accessoires affectés au service de la voie, et tout le matériel roulant avec ses accessoires. Des précautions étaient prises pour limiter les sommes empruntées. D'autre part les compagnies recevaient des subventions de l'Etat.

Dès lors les deux sortes d'exploitations fonctionnèrent simultanément, mais les lignes exploitées par les compagnies concessionnaires devinrent très vite beaucoup plus importantes que celles de l'Etat sous le rapport de la longueur des parcours. Le motif qui avait décidé le gouvernement à faire appel à l'action privée avait été le désir « d'obtenir une plus grande rapidité dans l'exécution des travaux » (1). Le résultat fut effectivement obtenu, et les compagnies augmentèrent rapidement le nombre des milles en exploitation. Mais alors apparut le vice fondamental du système, la multiplicité des compagnies. En 1906, il existait au Japon, en dehors des chemins de fer de l'Etat, plus de trente chemins de fer privés, échappant à un contrôle unique et général. Le service était privé de toute uniformité ; les trajets directs étaient impossibles sur de longues distances, ce qui causait des retards et augmentait les frais de transport.

Les inconvénients étaient d'autant plus sensibles que la prospérité nationale croissait de jour en jour. L'activité économique, qui avait été particulièrement intense après la guerre avec la Chine, prenait un essor inouï après la guerre avec la Russie, et le pays tout entier avait un besoin urgent et impérieux de moyens

1. *Annuaire financier et économique du Japon*, 1907, p. 170. — Sur cet *Annuaire*, v. la note suivante.

de transport et de communication. La constitution d'un excellent réseau s'imposait.

C'est ainsi que le gouvernement arriva à l'idée de la nationalisation intégrale des chemins de fer d'intérêt général, en laissant de côté ceux qui ne présentaient qu'un intérêt purement local. Il soumit aux Chambres un double projet de rachat de lignes appartenant à trente-deux compagnies privées et du chemin de fer Séoul-Fusan, celui-ci devant être racheté dès 1906 et les autres de 1906 à 1911.

Les deux projets furent votés dans les deux Chambres. Celui du chemin de fer Séoul-Fusan fut adopté dans sa teneur originale. L'autre fut modifié par un amendement introduit à la Chambre haute et portant que le nombre des compagnies dont les lignes seraient rachetées était réduit à dix-sept, avec de plus longs délais pour l'exécution du rachat. Ces deux lois furent publiées au *Journal officiel* du 31 mars 1906. Les dix-sept réseaux dont le rachat fut ainsi décidé présentent tous une importance fondamentale et constituent les grandes voies ferrées servant au trafic général dans le pays ; leur longueur totale était alors de 4.525 kilomètres ayant coûté environ *yen* 229.000.000 (591.731.266 fr.) D'après la loi sur la nationalisation des chemins de fer, le gouvernement avait dix ans, soit de 1906 à 1915, pour opérer le rachat des dix-sept compagnies. On verra que cette période transitoire a été en fait beaucoup abrégée.

II. Les conditions pécuniaires du rachat.

Le prix du rachat a été calculé sur les bases suivantes :

1° Le montant de vingt fois la somme obtenue en multipliant le chiffre des frais de construction, à la date du rachat, par la moyenne des profits nets tels qu'ils ressortent de la comptabilité de la compagnie allant du second semestre 1902 à la fin du premier semestre 1905 ;

2° Le montant du coût actuel du matériel en magasin, converti, d'après les prix courants de ce matériel, en titres d'emprunts publics à valeur nominale, sauf toutefois le matériel qui a été acheté par la compagnie avec de l'argent emprunté.

Le prix devait être versé dans le délai de cinq années, à dater du rachat, en rentes sur l'Etat, portant intérêt à 5 p. 100, et d'après leur valeur nominale. A partir de la même date et jusqu'au jour de la délivrance des rentes sur l'Etat, la compagnie dont les lignes étaient rachetées devait recevoir, à chaque époque

de l'année où elle avait l'habitude d'établir son bilan, une somme d'argent équivalente aux intérêts, à 5 p. 100, du prix d'achat.

Un emprunt public devait être émis, dont le montant ne devait pas excéder le chiffre nécessaire au rachat. Le montant de cet emprunt était évalué en 1906 à *yen* 420.000.000 au moins (1.085.271.318 fr.), et le gouvernement se proposait de le rembourser au moyen des profits nets des lignes acquises. Il estime que l'emprunt sera totalement remboursé dans les trente-deux années qui suivront le rachat, et les profits annuels sont évalués, pour le moment qui suivra cette période, à plus de *yen* 53.000.000 (136.899.000 fr.) (1).

A l'égard du chemin de fer Séoul-Fusan, la méthode adoptée pour le calcul du prix du rachat différait légèrement de la méthode suivie pour les chemins de fer du Japon ; aussi le prix devait-il être versé dans le délai de deux années à partir du rachat.

En outre, l'Etat succède, dès que le rachat est effectué, aux charges et droits actuels des compagnies, sauf aux droits et charges qui se rattacheraient à des entreprises de nature différente, conduites par les compagnies, parallèlement à l'exploitation des voies ferrées.

III. L'opération de rachat.

Conformément à la loi sur la nationalisation des chemins de fer, le Gouvernement japonais a racheté la ligne Séoul-Fusan au mois de juin 1906. Deux lignes du Japon furent rachetées en octobre de la même année, deux autres en novembre, deux autres en décembre. Grâce à la prospérité financière, les opérations de rachat furent poussées très activement et terminées complètement le 31 juillet 1909, c'est-à-dire beaucoup plus tôt que les plans primitifs ne le comportaient. Depuis ce moment les 17 lignes dont le rachat avait été décidé sont exploitées par l'Etat.

Un grand emprunt national a été émis pour le paiement du ra-

1. Un *yen* vaut officiellement 2 fr. 583. Tous les renseignements donnés ici sont empruntés à l'*Annuaire financier et économique du Japon*, publication officielle du ministère des finances depuis 1901. Il a été rédigé d'abord en japonais et en anglais. A partir de la troisième année (1903), il y a eu une édition en langue française. Il constitue une collection très complète de notes et de tableaux sur la population de l'Empire, les finances (budget, dette publique, recettes et dépenses locales, etc.), sur les banques, le marché monétaire, le commerce, les assurances, les moyens de communication, etc. Les statistiques y abondent. C'est donc *d'après les documents officiels japonais* qu'est exposée la situation des chemins de fer.

chat. Le montant total des titres de cet emprunt délivrés aux 17 compagnies a atteint, le 31 juillet 1909, la somme de *yen* 476.318.800 (1.230.331.460 francs). Il convient d'y ajouter les sommes versées pour le remboursement des obligations et autres dettes des compagnies, l'Etat, comme on l'a vu, les ayant prises à sa charge. Le montant de ces obligations et dettes s'élevait à *yen* 76.480.128 (197.548.171 francs). Sur ce total, *yen* 42.274.936 (109.196.160 francs) ont été remboursés de 1906 à 1908; des conversions ont ensuite allégé le fardeau de l'Etat, de sorte que, pour arriver au remboursement intégral des dettes de chemins de fer rachetés et des obligations des 7 anciennes compagnies, il n'a eu à emprunter et à leur verser en 1908-1909 que *yen* 27.683.850 (71.507.385 francs).

IV. Statistique.

Il est intéressant de constater le développement des chemins de fer japonais depuis le début de leur fonctionnement, c'est-à-dire pendant une période de 38 ans. En 1872, à l'époque où la première ligne fut ouverte, la longueur totale exploitée n'était que de 18 milles (1), avec 6 gares, 10 locomotives, 58 wagons à voyageurs et 75 wagons à marchandises. Tout cela est bien changé aujourd'hui.

ANNÉES	LONGUEUR TOTALE EXPLOITÉE		
	Etat	Compagnies	Total
1872	m. 18	—	18
1882-1883	170	—	170
1883-1884 (2)	181	63	244
1888-1889	505	406	911
1889-1890	550	585	1.135
1894-1895	581	1.537	2.118
1899-1900	832	2.806	3.638
1905-1906	1.531	3.251	4.782
1906-1907 (3)	3.116	1.691	4.807
1907-1908	4.452	445	4.897
1908-1909	4.543	477	5.020

Le nombre des gares, qui était de 6 en 1872, était de 1.251 en 1903-1904. Le nombre des locomotives est passé, entre 1872 et 1909,

1. Un mille équivaut à 1 kil 609

2. Année de l'apparition des Compagnies. Au Japon, l'année financière commence le 1er avril et finit le 31 mars.

3. Année du rachat.

de 10 à 2.156; le nombre des wagons à voyageurs, de 58 à 6.000; le nombre des wagons à marchandises, de 75 à 34.000.

Quant à l'importance du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises, elle a subi également une évolution.

Nombre de voyageurs transportés:

Nombre de voyageurs transportés.

ANNÉES	Etat	Compagnies	Total
1872	494.579	—	494.579
1891-1892	11.787.913	13.982.035	25.769.948
1896-1897	22.750.749	43.478.370	66.229.119
1900-1901	31.944.856	81.766.015	113.710.871
1905-1906	31.026.964	82.648.439	113.675.403
1906-1907	47.566.920	78.228.468	125.795.388
1907-1908	101.115.739	39.890.322	141.006.061
1908-1909	123.227.543	23.746.327	146.973.870

Poids des marchandises transportées (en tonnes).

ANNÉES	Etat	Compagnies	Total
1883-1884 (1).....	—	23.559	23.559
1885-1886	233.843	69.788	303.631
1891-1892	806.511	1.269.498	2.076.009
1896-1897	1.266.119	5.579.112	6.845.231
1900-1901	2.806.560	11.594.960	14.401.520
1905-1906	4.403.494	17.126.570	21.530.064
1906-1907	7.620.528	17.124.614	24.745.142
1907-1908	18.312.223	5.203.383	23.515.606
1908-1909	23.524.559	1.931.220	25.455.799

Les chemins de fer de la grande île de Taïwan (Formose) ont été également construits et sont exploités actuellement par l'Etat. L'île est passée sous la domination du Japon à la suite de la guerre sino-japonaise de 1894-1895; le traité de Simonoséki, conclu au mois de mai 1895, cédait au Japon Formose et les îles Pescadores. Le Gouvernement japonais a commencé en 1899 la construction d'une voie ferrée parcourant l'île entière du Nord au Sud et achevée en 1907.

Les chemins de fer de l'Etat à Taïwan (Formose) ont une longueur de 271 milles (436 kilomètres). En 1908-1909, le nombre des voyageurs transportés a été de 2.691.034 et le poids des marchandises de 711.930 tonnes.

1. Je n'ai pas trouvé de statistique plus ancienne.

Au contraire, les chemins de fer de la Mandchourie du Sud sont exploités par une société. Le Gouvernement japonais a organisé, en novembre 1906, la Compagnie du chemin de fer Sud-Mandchourien, société par actions. Il garantit un intérêt de 6 0/0 pour les actions, ainsi que le capital et un certain intérêt pour les obligations. La Compagnie dissimule peut-être plus ou moins l'action de l'Etat, mais en somme, officiellement, les chemins de fer mandchouriens sont soumis à l'exploitation privée.

V. Les résultats du rachat.

Depuis le rachat des chemins de fer japonais, leur exploitation a donné les résultats les plus satisfaisants. La longueur des lignes a été augmentée, le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises transportées se sont sensiblement accrus, ainsi qu'on a pu le constater par les tableaux de statistique ci-dessus. L'augmentation des profits réalisés a dépassé les évaluations. Au moment où fut préparé le projet de rachat, on pensait que, pendant les deux premières années, le bénéfice net, c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, ne suffirait pas à payer les intérêts de la dette contractée pour le rachat. Il n'en fut pas ainsi, et dès l'année 1907-1908 les bénéfices nets furent plus que suffisants pour le service de l'emprunt.

On peut d'ailleurs vérifier, par le tableau ci-joint, la progression des recettes et des bénéfices. Dans ce tableau, les bénéfices nets d'exploitation comprennent uniquement la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, mais non les subventions fournies par l'Etat ; le montant de ces subventions n'est pas indiqué.

ANNÉES	RECETTES		DÉPENSES		BÉNÉFICES NETS	
	Etat	Compagnies	Etat	Compagnies	Etat	Compagnies
	yen	*yen*	*yen*	*yen*	*yen*	*yen*
1882-1883	1.840 394	»	926 548	»	913 846	»
1883-1884	1.564 910	306.051	631 132	116 484	933 778	189 567
1905-1906	24 056 140	44.977 025	11 129 154	21 026 020	12 926 986	23 951 005
1906-1907	35 478.317	43 192 598	18 247 601	22 025 996	17 230 716	21 166 602
1907-1908	69.775.161	11.819 182	35.751.943	6 186.169	34 023 218	5 633.013
1908-1909	79.821.583	3.866.992	42 859 637	2.007.516	36.961.946	1.859.476

Jusqu'en 1909, les recettes et dépenses des chemins de fer de d'Etat figuraient au Budget général. Une loi de 1909 en a fait un compte hors budget ; l'article « Profits des chemins de fer » a donc disparu du Budget général. Cette réforme a été inspirée par le désir d'assurer définitivement à l'administration des chemins de

fer de l'Etat une autonomie absolue et de leur permettre de se suffire à eux-mêmes.

Il est très bon, en effet, que chaque service public exploité en régie soit doté d'une comptabilité distincte, permettant à chacun de se rendre compte de tous les détails et des résultats pécuniaires de l'exploitation. Cependant le nouveau système japonais paraît trop radical : il est contraire au grand principe de l'unité du Budget. La gestion des chemins de fer rentre dans l'exploitation du domaine industriel et commercial de l'Etat, et le résultat final doit être porté au Budget général comme toutes les recettes de l'Etat sans exception. On peut n'y faire figurer que le produit net, comme dans le Budget français, et réserver les détails de dépenses et de recettes dans un Budget annexe rattaché pour ordre au Budget général. Dans ce cas ce budget annexe apparaît comme une « note » mentionnant certains détails qui encombreraient peut-être le Budget général, mais le solde prend place dans les recettes ou dans les dépenses de l'Etat, suivant le résultat de l'exploitation, et aucune dissimulation ne se produit. On peut regretter que la nouvelle pratique japonaise soit ainsi en contradiction avec l'unité budgétaire.

Quoi qu'il en soit, voici les dispositions de la loi de 1906 « sur le compte spécial des chemins de fer impériaux » :

« D'après cette loi, qui a pour but l'organisation définitive des chemins de fer impériaux, le capital des chemins de fer est constitué par les propriétés et fonds antérieurement désignés sous ce même titre, par les fonds déjà destinés aux achats de matériel et qui ont été en partie employés, enfin par les sommes qui seront consacrées dans la suite au même objet — un compte spécial établit la balance annuelle des recettes et des dépenses — les sommes requises pour la construction et le perfectionnement des voies ferrées sont fournies par les profits que rapporte l'exploitation, et dans le cas où ces profits ne suffisent pas, le gouvernement est autorisé, en faveur et à la charge de ce compte spécial, à émettre des Bons d'Etat ou à faire des avances temporaires sur certains Fonds spéciaux et autres sources. Pour consolider ou rembourser soit ces emprunts nationaux, soit ces virements temporaires, le gouvernement est de plus autorisé à faire d'autres émissions de Bons ou des virements sur d'autres Fonds spéciaux. A ce compte sont donc inscrits : les emprunts nationaux et virements temporaires dont il vient d'être question, les emprunts nationaux déjà émis pour subvenir aux frais de construction des chemins de fer, les emprunts nationaux émis ou à émettre dans le but de consolider

ou de rembourser les emprunts susmentionnés, les emprunts nationaux émis conformément à la Loi sur la nationalisation des chemins de fer, enfin les dettes contractées par le gouvernement en vertu de la même loi et qui n'ont pas encore été remboursées entièrement. Les sommes requises pour le remboursement de tous ces emprunts et dettes ainsi que pour le paiement des intérêts échus, sont inscrites chaque année au compte du « Fond d'amortissement de la Dette nationale ».

« Le compte spécial des chemins de fer impériaux se subdivise en compte du capital, compte du revenu et compte de réserves.

« Le compte du capital doit inscrire au chapitre des recettes : le profit net réalisé par l'exploitation, le montant des emprunts et virements temporaires effectués par l'Etat en faveur des chemins de fer, les sommes produites par la vente des biens et propriétés ou perçues à l'occasion de matériel et bâtiments à l'usage des chemins de fer, enfin les recettes diverses. Le chapitre des dépenses comprend : les frais de construction, entretien et réparation des vois ferrées, le remboursement des dettes, les débours nécessaires pour le matériel et les constructions à l'usage des chemins de fer, et quelques autres dépenses.

« Le compte du revenu marque à la recette : les recettes de diverse nature provenant de l'exploitation, le prix de location d'objets appartenant au capital des chemins de fer, l'intérêt des prêts consentis et les recettes diverses relatives à ce compte. Le chapitre de la dépense comprend : les dépenses de l'exploitation, l'entretien, la réparation ou le remplacement des objets faisant partie du capital, l'intérêt des dettes contractées, enfin les dépenses diverses. Dans ce compte du revenu, l'excédent du total annuel des recettes sur le total des dépenses représente le profit des chemins de fer ; on en déduit la somme à transférer au compte des réserves, et c'est la balance restante qui est inscrite au chapitre des recettes du compte du capital.

« Le compte des réserves enregistre comme recette la portion du profit annuel dont il vient d'être question ; cette portion, qui ne doit pas dépasser 10 pour cent du total, est transférée et inscrite chaque année à la réserve. Quant aux dépenses, elles comprennent les sommes prises sur la réserve pour combler le déficit dans les recettes des autres comptes, en cas de calamités naturelles, d'accidents et autres causes imprévues. » (Extrait de l'*Annuaire.*)

Ainsi, les emprunts et autres obligations ou charges assumées par l'Etat seront désormais inscrits au Budget spécial des chemins

de fer. Les intérêts des emprunts et autres dettes seront payés avec les recettes. Les bénéfices seront employés à l'amortissement des dettes, aux dépenses des constructions nouvelles et à la constitution d'une réserve.

Le budget de prévision des chemins de fer de l'Etat pour l'année 1910-1911, a été établi de la manière suivante :

Recettes	*yen*	90.481.321	fr.	233.713.252
Dépenses	—	81.507.594	—	210.534.115
Profit net	—	8.973.727	—	23.179.137

Dans le chiffre des dépenses est comprise une somme de *yen* 32.090.641 (82.890.126 fr.) destinée au paiement des intérêts de l'emprunt national pour le rachat.

Le bénéfice absolument net n'est donc pas considérable à l'heure actuelle, le total du budget japonais étant prévu pour 1910-1911, pour *yen* 534.303.861 (1.380.106.873 francs). Et encore les renseignements officiels ne disent pas qu'une somme quelconque soit réservée à l'amortissement du capital et des frais de premier établissement. Il conviendrait de consulter les détails complets du compte spécial des chemins de fer, pour apprécier les véritables résultats du rachat et de l'exploitation par l'Etat.

Emile BOUVIER.

LA RÉGIE DIRECTE DANS LES PRISONS DE FRANCE

Par Marcel BERNARD,

Secrétaire-Général de la Préfecture de Seine-et-Marne (Melun)

En général, les services économiques et travaux industriels dans les prisons, en France, sont donnés, après adjudication, à des particuliers. Ils coûtent cher à l'Etat, car les soumissionnaires sont peu nombreux. En 1905 les résultats de l'adjudication furent jugés par l'administration pénitentiaire vraiment si onéreux pour le Trésor que l'occasion parut belle d'essayer le système de la régie directe.

A côté du désir réel d'économie, d'autres raisons poussaient à un changement aussi complet du régime intérieur des prisons.

On espérait, en effet, avec la régie directe, supprimer immédiatement dans les prisons d'arrondissement les gérants de l'adjudicataire accrédités près des gardiens chefs et, par contre-coup, les incidents nombreux qui éclataient entre ces deux catégories d'agents, en maintes occasions.

On escomptait aussi une plus scrupuleuse observation de toutes les prescriptions du cahier des charges concernant la nourriture, l'hygiène, la literie, le vestiaire, le travail, le chauffage, l'éclairage, les soins médicaux.

La circonscription pénitentiaire qui fut choisie comme champ d'expérience s'étendit sur trois départements (Seine-et-Marne, Loiret et Yonne) ; elle comprenait 14 prisons d'arrondissement et une population moyenne de 365 détenus.

Les résultats furent en tous points conformes aux prévisions. Les chefs des établissements pénitentiaires, en même temps qu'ils étaient délivrés des conflits de personnes, n'étaient plus assaillis des réclamations, autrefois nombreuses, de leurs détenus sur le service intérieur.

Au point de vue financier, la réforme s'affirmait également comme particulièrement heureuse. Les bénéfices réalisés par l'Etat et calculés par comparaison avec ce qu'aurait coûté l'entreprise ont été (1) :

Pour la 1re année, de........	29.428 fr. 90
— 2e —	30.265 fr. 60
— 3e —	33.964 fr. 24
— 4e —	40.846 fr. 65
— 5e —	35.641 fr. 47

De semblables résultats font honneur tout à la fois à l'administration qui, abandonnant la routine, a eu recours au système de la régie directe, et au directeur de la circonscription pénitentiaire qui, pour mener à bien sa nouvelle tâche, a fourni un énorme travail supplémentaire. Ils méritent particulièrement d'être cités ici. Et puisque l'essai tenté avec une organisation provisoire a été complètement probant, n'y aurait-il pas lieu, pour rendre la réforme générale et définitive, de créer dans chaque circonscription pénitentiaire un économe, agent comptable et responsable, qui produirait ses comptes-matières à la juridiction compétente ?

Marcel BERNARD.

1. Les bénéfices réalisés par l'Etat sont établis par la différence qui existe entre les dépenses effectivement faites depuis la mise en régie et les dépenses qui auraient été faites si on avait suivi les anciens errements, en vertu du traité conclu avec le soumissionnaire, offrant lors de l'adjudication de 1905, le prix le plus avantageux.

LA RECONSTITUTION DES BIENS COMMUNAUX EN PRUSSE (1)

Par Albert Dulac (Paris)

Au début et au cours du XIXe siècle, la législation prussienne, s'appuyant sur le principe de la supériorité de la propriété individuelle, et la prédominance intéressée des tendances libérales ont eu pour conséquence que la plupart des domaines appartenant autrefois aux communes passèrent aux mains des particuliers.

Il faut atteindre une période toute récente pour noter chez des municipalités de tendances très diverses une réaction contre cet état de choses. Pour des raisons à la fois économiques et sociales, les avantages des domaines communaux apparaissent aujourd'hui avec évidence. Ainsi en Mecklembourg ce fut une des conditions de succès des tentatives de colonisation rurale que de pouvoir offrir aux paysans, non seulement une maison et un jardin, mais le droit à l'usage de pâturages et de champs collectifs. La commission de colonisation cherche toujours à adjoindre aux villages à fonder d'importants domaines communaux : jardins d'école, carrières de sable ou d'argile, petits bois et pacages.

Mais chez les vieilles municipalités la même préoccupation se répand de plus en plus. On y reconnaît le grand intérêt qu'il y a à entraver l'exode vers les villes et c'est un bon moyen de retenir les gens que de les intéresser à leur part de pâture ou de culture communales.

Une multitude d'associations pour l'usage de prairies en commun ont été fondées en Hesse, en Saxe, en Silésie. Pour l'installation des jardins d'école, un décret du Ministre de l'Instruction publique du 31 janvier 1908 prescrivant l'enseignement en plein air incitera dans une certaine mesure les municipalités à accroître le domaine communal. Enfin on peut installer, sur le même principe, des places de jeu, des stations de plein air pour les enfants, les vieillards et les convalescents, des étangs pour la pêche, des bois pour la promenade.

L'achat du sol par les collectivités est préférable au long bail. On peut s'autoriser de la loi du 10 mai 1897 sur les associations coopératives (Erwerbs-und Wirtschftsgenossenschaften) et prendre conseil des chambres d'agriculture qui ont des statuts modèles. Les

1. D'après une étude du Dr Christoph (Königsberg) dans la *Deutsche landwitschaftliche Genossenschaftspresse*, du 15 janvier 1911.

caisses régionales de crédit consentent les avances nécessaires. S'il y a des remaniements de propriétés à effectuer, la loi du 1er avril 1872 est invoquée et permet, pour une somme modique d'environ 12 marks par hectare, d'obtenir les échanges de parcelles. L'Etat alloue d'importantes subventions si l'on doit établir des chemins ou des fossés. Il intervient aussi, d'une aide très efficace, quand il s'agit d'aménager des bois, des pépinières ou des pièces d'eau. Les autorités administratives admettent unanimement et secondent les progrès réalisés par les collectivités qui poursuivent dans le développement des domaines communaux le bien-être des populations rurales.

Albert Dulac.

L'EXPLOITATION PRIVÉE ET LA RÉGIE DIRECTE DES TRAMWAYS EN ANGLETERRE

Par Edgard Milhaud.

C'est chose rare encore que de posséder des statistiques générales qui permettent la comparaison, pour une industrie considérée sur toute l'étendue d'un pays, de l'exploitation privée et de la régie directe. Nous nous trouvons dans cette situation privilégiée à l'égard du service des tramways dans les villes anglaises, grâce aux remarquables rapports annuels que publie le *Board of Trade* (bureau du commerce). Ces rapports nous fournissent des chiffres bruts, que le *Municipal Year Book*, le précieux annuaire des municipalités anglaises, reproduit tels quels — sans analyse, sans comparaison, sans commentaire. Mais ces chiffres bruts nous suffisent : il est aisé d'en dégager, par quelques rapprochements et calculs, les enseignements décisifs qu'ils contiennent. Ils se résument en ces mots : l'éclatante supériorité, économique et financière, de la régie directe.

La loi anglaise a accordé aux communes dès 1870 le droit de construire et de posséder des tramways, et la faculté de racheter à des compagnies concessionnaires les lignes construites par elles. En tout temps, les villes peuvent procéder au rachat à l'amiable. Après 21 ans de concession, elles peuvent effectuer le rachat d'office, à des conditions fixées par la loi et qui leur épargnent toute charge injustifiée. Elles doivent uniquement « payer la valeur actuelle des tramways et de tous les terrains, bâtiments, ouvrages, matériel utilisables pour les buts de l'entreprise, à l'exclusion de

toute indemnité pour les profits passés ou présents de l'entreprise, ou en raison de la vente forcée ou pour toute autre considération ». La « valeur actuelle » — ainsi l'interprétèrent les tribunaux — c'est « le coût primitif, moins la dépréciation » : formule simple, juste, à retenir. En vertu de cette interprétation, à la *London Streets Company,* qui réclamait au Conseil de Comté de Londres, comme indemnité de rachat, 604.090 livres sterling (15.102.250 fr.), le juge accorda 101.798 livres sterling (2.544.950 fr.) : juste six fois moins, juste la juste contre-valeur des installations livrées. On imagine les conséquences, pour l'avenir d'une entreprise, d'une pareille différence de point de départ.

Mais la loi de 1870 permettait de municipaliser la propriété des tramways, non leur exploitation : les villes propriétaires de lignes devaient en concéder l'exploitation à des tiers. Il y eut quelques exceptions, — exactement quatre. L'acte du Parlement autorisant la construction des tramways de Glasgow, en 1870, contenait une clause qui prévoyait qu'après 20 années la municipalité pourrait se substituer à la compagnie concessionnaire dans *tous ses droits.* En 1882, Huddersfield, qui avait depuis deux ans construit un réseau de tramways et ne pouvait obtenir d'entrepreneurs privés aucune « offre raisonnable », fut autorisé à l'exploiter directement ; en 1893 Plymouth, en 1894 Leeds obtinrent la même autorisation pour la même raison ; en 1894, Glasgow fit usage du droit que l'acte de 1870 lui reconnaissait et exploita ses tramways en régie directe. L'exception tua la règle. Les résultats obtenus, notamment à Glasgow, furent tels qu'un puissant courant d'opinion se manifesta en faveur de la régie directe des tramways. Sheffield, Blackpool, Manchester, une série d'autres villes assaillirent le Parlement de demandes d'autorisation, et le Parlement s'inclina : depuis 1896, les villes anglaises peuvent non seulement construire et posséder, mais encore exploiter en régie directe leurs tramways.

Nous allons voir, dans un instant, dans quelle mesure elles ont fait usage de ce dernier droit. Donnons d'abord les chiffres relatifs à l'appropriation des tramways par les villes.

D'après les dernières statistiques, — celles relatives pour les villes à l'exercice du 1er avril 1908 au 31 mars 1909, et pour les compagnies à l'année 1908 — 176 entreprises de tramways sont possédées par des villes, et 122 par des compagnies. La différence à l'avantage des villes est de 54 entreprises, c'est-à-dire de 44,26 0/0. Mais cette différence s'accroît si au lieu de considérer le nombre des entreprises nous envisageons l'étendue de leur ré-

seau : les villes possèdent 1.679,75 milles (1) de lignes, et les compagnies 846,25, ce qui représente, à l'avantage des villes, une différence de 834,50 milles ou de 99,82 0/0. Les villes possèdent une étendue de lignes à peu près exactement double de l'étendue des lignes possédées par les compagnies.

Le capital investi dans ces lignes est pour les tramways des villes de 47.134.734 livres st. (1.178.368.850 fr.) et pour les tramways des compagnies de 23.388.495 livres st. (597.212.125 fr.), ce qui représente pour les villes un surplus de capital de 23.246.259 livres st. (581.156.475 fr.), ou de 97,26 0/0. Ce surplus du capital investi est légèrement inférieur au surplus de l'étendue des lignes : 97,26 0/0 contre 99,82 0/0, fait qui prouve que, à la fin de l'exercice de 1908, les tramways possédés par les villes avaient coûté, en moyenne, pour une longueur de ligne donnée, un peu moins cher que les tramways des compagnies ; le coût par mille anglais de voies était de 28.600 livres st. pour les villes et de 28.228 livres st. pour les compagnies, ce qui représente à l'avantage des villes une économie par mille de 168 livres st. ou de 0,59 0/0 ; mais ne tirons de cette constatation aucune conclusion générale : si, au lieu des chiffres représentant la longueur et le coût de la totalité des lignes à la fin de l'exercice 1908, nous envisagions les chiffres correspondants à la fin de l'exercice précédent, nous constaterions que les 1.620 milles de lignes possédés à cette époque par les villes représentaient un coût de 44.920.317 livres, soit de 27.728 livres par mille, et les 844,25 milles de lignes possédés par les compagnies un coût de 23.279.601 livres, soit de 27.572 livres par mille, inférieur de 156 livres ou de 0,56 0/0 au coût du mille de lignes pour les villes. Un léger avantage se trouverait à ce moment du côté des compagnies. J'ai sous les yeux les chiffres correspondants pour deux autres années, 1904 et 1905 : le coût par mille était en 1904 — il s'agit toujours du coût moyen par mille pour la totalité du réseau existant au moment considéré — de 27.628 livres pour les compagnies, contre 23.616 livres pour les villes, et en 1905, de 28.072 livres pour les compagnies, contre 24.916 livres pour les villes, ce qui fait une différence à l'avantage des villes de 4.012 livres ou de 14,52 0/0 en 1904 et de 3.156 livres ou de 11,21 0/0 en 1905. Si de ces chiffres il n'est pas possible de conclure à une supériorité certaine et notable des villes touchant le coût de construction ou d'achat des lignes, du moins nous avons incontestablement le droit d'en tirer cette conclusion négative que

1. 1 mille anglais = 1.609^{m}3.

les compagnies ne leur sont pas supérieures à cet égard. Et le fait global et dernier qui reste, c'est que les réseaux des villes tels qu'ils existent fin 1908 représentent un coût par mille de 28.060 livres, inférieur de 168 livres ou de 0.59 0/0 au coût par mille des lignes des compagnies.

Sur les 176 entreprises qu'elles possèdent, les villes en exploitent en régie directe 133 ; ce nombre est inférieur à celui des entreprises exploitées par les compagnies, 141 ; mais l'importance des entreprises des villes, mesurée à la longueur de leurs lignes et au chiffre de leur capital, est considérablement supérieure à celle des entreprises des compagnies. Les lignes exploitées par les villes ont une longueur de 1.487,50 milles, contre 1.037,75 milles pour les compagnies : la différence en faveur des villes est de 449,75 milles ou de 43,33 0/0 ; le capital investi dans les tramways en régie directe est de 42.341.412 livres (1.058.535.300 fr.), contre 28.600.868 livres (715.021.700 fr.), capital investi dans les tramways exploités par les compagnies, ce qui représente pour les tramways en régie directe un surplus de 13.740.544 livres ou de 48,04 0/0.

Ainsi, douze ans après l'autorisation par la loi de la régie directe des tramways, 133 villes exploitent leurs tramways en régie directe, ce qui fait, en défalquant les 4 tramways exploités déjà en régie directe en 1896, une moyenne de onze municipalisations par an ; et sur 2.525,75 milles de lignes de tramways exploités sur toute l'étendue du Royaume-Uni, 1.487,50, soit 58,90 0/0, sont exploités en régie directe.

Comparons maintenant les résultats de la gestion des villes et de la gestion des compagnies.

Sur le tableau statistique que nous fournit le *Municipal Year Book*, les données relatives aux tarifs, aux prix des places, occupent la dernière ligne. C'est par elles pourtant que nous commencerons, non seulement à cause de leur haut intérêt propre, intérêt vraiment primordial, mais encore parce qu'elles ont, par rapport aux autres, une valeur explicative. Pour l'ensemble des tramways exploités d'une part par les villes, d'autre part par les compagnies, on nous fait connaître la taxe moyenne perçue par voyageur : elle est, pour les tramways concédés, de 1 décime 24 (donc 12 centimes 4), et pour les tramways en régie directe, de 1 décime 05 (10 centimes 5). Donc, par voyageur, les tramways en régie directe perçoivent 0 décime 19 (ou 1 centime 9), c'est-à-dire 15,32 0/0 de moins que les tramways concédés. Voilà une constatation à la fois précise et de portée générale : les tarifs de l'ensemble des

régies anglaises de tramways sont, en moyenne, de 15,32 0/0 moins élevés que ceux de l'ensemble des compagnies.

Et ce fait a des conséquences : on va les apercevoir dans les constatations qui suivent. Il suffit, pour saisir le lien, de se rappeler cette grande loi économique que toute baisse de prix encourage la consommation, ou, pour parler le langage des transports, que toute réduction de tarifs stimule le trafic.

Le nombre des voyageurs transportés a été — toujours dans le même exercice 1908 — sur l'ensemble des tramways concédés de 628.837.342, et sur l'ensemble des tramways en régie, de 2.021.143.794, ce qui représente, à l'avantage des tramways en régie, un surcroît de voyageurs de 1.382.306.452, ou de 216,39 0/0.

Ces chiffres, rapprochés des précédents, ont un intérêt tout puissant : la différence en faveur des tramways en régie n'est pour l'importance des capitaux investis que de 48 0/0, et pour l'étendue des lignes que de 43 0/0 ; or, pour le nombre des voyageurs transportés, elle atteint 216 0/0. Quelle manifestation plus éclatante pourrait-on souhaiter de la supériorité de rendement économique et social de la régie directe des tramways ?

Un autre calcul illustrera d'une façon plus précise encore, s'il est possible, cette supériorité. Nous savons quel est le capital investi dans les tramways concédés et quel est le capital investi dans les tramways en régie. Nous connaissons, d'autre part, le nombre des voyageurs transportés par les premiers et par les seconds. Une simple division nous fera connaître quel est le nombre de voyageurs transportés qui correspond, pour l'une et l'autre catégorie d'entreprises, à une certaine unité de capital, par exemple à une livre sterling. Nous trouvons, pour les tramways concédés, 22,33 voyageurs, et pour les tramways en régie directe, 47,73 voyageurs, ce qui représente, en faveur des tramways en régie directe, un surplus de 29,40 voyageurs, ou de 131,66 0/0. En d'autres termes, une livre sterling de capital aux mains des compagnies véhicule 22 voyageurs, et aux mains des régies, 47.

Les données statistiques qui nous sont fournies permettent un calcul analogue par rapport à l'intensité de circulation des voitures, ou, pour adopter l'unité de mesure anglaise, par rapport au nombre de milles-voitures parcourus. Le nombre de milles-voitures parcourus est, sur les tramways concédés, de 84.385.224, et sur les tramways en régie, de 207.860.338, ce qui représente, à l'avantage des tramways en régie, un surplus de 123.475.114 milles-voitures, ou de 146,38 0/0. Pour une livre sterling de capital, il y a sur les tramways concédés 2,95 milles-voitures, et

sur les tramways en régie 4,99 milles, soit, sur les tramways en régie, un surplus de circulation de 2,04 milles-voitures ou de 69,15 0/0. Une unité donnée de capital aux mains des régies a un rendement de circulation de 69 0/0 plus élevé que la même unité de capital aux mains des compagnies.

Donc : surcroît de circulation des voitures dans la proportion de 69 0/0, et surcroît de circulation des voyageurs dans la proportion de 131 0/0. La supériorité du second chiffre sur le premier établit que dans chacune des voitures des régies, dont la circulation est plus intense que celle des voitures des compagnies, sont véhiculés des voyageurs en plus grand nombre que dans les voitures des compagnies. Le surcroît de cette charge de voyageurs est constitué par la différence entre le surcroît de circulation des voitures (69 0/0) et le surcroît de circulation des voyageurs (131 0/0). Il est de 62 0/0. Nous conclurons donc sur ce point : sur les tramways en régie il y a un surcroît de circulation des voitures de 69 0/0, et chaque voiture véhicule un surcroît de voyageurs de 62 0/0. Ces deux chiffres font ressortir et mesurent la supériorité de la régie directe des tramways sur leur exploitation privée en ce qui concerne la prestation du service auquel ils sont destinés : le transport des voyageurs.

Considérons maintenant les résultats des deux systèmes en ce qui concerne les entreprises elles-mêmes, leur fonctionnement et leur rendement financier.

Les recettes brutes des tramways concédés sont — toujours pour l'exercice 1908 — de 3.543.648 liv. st. (88.591.200 fr.), contre 9.097.789 liv. st. (227.444.705 fr.), recettes brutes des tramways en régie. La différence à l'avantage des tramways en régie est ainsi de 5.554.141 liv. st. (138.853.525 fr.), c'est-à-dire de 146,38 0/0. En dépit de l'infériorité des tarifs — ou plutôt grâce à elle et grâce au colossal surcroît de trafic qui en résulte — nous pouvons constater un surcroît de recettes brutes de beaucoup supérieur au surcroît du capital investi (146,38 0/0 contre 48,04 0/0).

Les dépenses d'exploitation sont pour les compagnies de 2.216.383 livres et pour les régies de 5.829.275 livres. Rapprochées des recettes brutes, pour les deux catégories d'entreprises, elles donnent un coefficient d'exploitation, ou *pourcent* des dépenses d'exploitation par rapport aux recettes brutes, de 62,54 0/0 pour les compagnies, et de 63,96 0/0 pour les régies.

On sait que les adversaires de la régie directe se plaisent à souligner, comme une preuve d'infériorité économique des collectivités

publiques, ce fait que, le plus souvent, les régies ont un coefficient d'exploitation plus élevé que les entreprises privées correspondantes. Cette considération joue notamment un grand rôle dans leur critique de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Ils vont donc, certainement, s'emparer triomphalement de cette différence de coefficient d'exploitation entre les tramways anglais concédés et en régie, à moins qu'il ne soit irréfutablement établi qu'elle ne signifie rien, ou qu'elle signifie le contraire de ce qu'ils voudraient prouver.

Or, le mieux, pour nous bien mettre au clair sur la question, c'est d'envisager, à côté de ce rapport abstrait et éthéré qu'est le coefficient d'exploitation, les chiffres eux-mêmes, dans leur réalité concrète et pleine, les chiffres des recettes, les chiffres des dépenses, les chiffres des bénéfices. Les compagnies font une dépense de 2.216.383 livres, une recette brute de 3.543.648 livres, une recette nette, un bénéfice — constitué par le surplus de la recette brute sur la dépense — de 1.327.265 livres. Les régies font une dépense de 5.829.275 livres, une recette brute de 9.097.789 livres. un bénéfice de 3.268.514 livres. Le bénéfice des régies, 3.268.514 livres, dépasse ainsi le bénéfice des compagnies, 1.327.265 livres, de 2.216.383 livres, ou de 166,98 0/0. Que l'on se rappelle que le capital des régies ne dépasse le capital des compagnies que de 48,04 0/0. Comment nier que le résultat des régies soit — en dépit de leur coefficient d'exploitation plus élevé — considérablement plus favorable que celui des compagnies ?

Pour préciser davantage, posons le problème autrement. Supposons que les régies exploitent leurs entreprises exactement comme les compagnies : dès lors, leur coefficient d'exploitation sera identique, 62,54 0/0, et leurs recettes brutes, ainsi que leurs dépenses d'exploitation, correspondront rigoureusement aux recettes brutes et aux dépenses d'exploitation des compagnies, avec cette unique différence qu'elles se développeront sur une échelle de 48,04 0/0, supérieure, puisque le capital total de l'ensemble des régies est supérieur de 48,04 0/0 au capital total de l'ensemble des compagnies. Les recettes brutes seront de 5.246.416 livres, les dépenses de 3.281.133 livres, et le bénéfice sera de 1.965.283 livres. Voilà, financièrement, quel sera le fonctionnement des régies, s'il est calqué sur celui des compagnies. Le coefficient d'exploitation ne sera plus que de 62,54 0/0 au lieu d'être de 63,96 0/0, mais, du même coup, le bénéfice sera tombé de 3.268.514 livres à 1.965.283 livres. Or, qui donc voudrait prétendre qu'il est mieux, pour une entreprise ou un groupe d'entreprises qui dispose d'un capital

de 42.341.412 livres, de faire un bénéfice de 1.965.283 livres avec 62,54 0/0 de coefficient d'exploitation, que de faire un bénéfice de 3.268.514 livres avec un coefficient d'exploitation supérieur, avec un coefficient d'exploitation de 63,96 0/0? Quel est l'entrepreneur, quel est l'homme de bon sens qui n'accordera pas qu'il vaut mieux, pour une entreprise qui dispose d'un certain capital, gagner plus avec un coefficient d'exploitation supérieur, que de gagner moins avec un coefficient d'exploitation inférieur? Singulière satisfaction que d'avoir le bénéfice d'un coefficient d'exploitation moins élevé si l'on fait des bénéfices moindres!

Pourquoi arrive-t-il souvent que le coefficient d'exploitation des régies soit plus élevé que celui des entreprises privées correspondantes? Nous voyons à ce fait deux grandes raisons. D'abord la tendance des régies est d'abaisser les tarifs et — parallèlement — de développer le trafic; le niveau idéal auquel elles tendent à fixer les prix est celui de la plus grande consommation, du plus grand service sans perte, alors que la tendance des monopoles privés est de maintenir ou d'élever les prix au niveau du plus grand profit, quelque restriction que cette élévation des prix impose à la consommation, au service. Or — c'est M. Colson, adversaire des régies, qui nous le dit dans son livre *Transports par chemins de fer* — « il est évident qu'une même recette répond à une dépense bien plus forte si elle est donnée par des transports nombreux effectués à bas prix, que si elle est fournie par un petit nombre de transports taxés fort chers (1). » Dans la mesure où l'élévation du coefficient d'exploitation dans les régies à cette origine, elle traduit donc, simplement, leur plus grand souci de l'intérêt des consommateurs, leur plus grande aptitude à s'acquitter, dans l'intérêt du public, du service public dont elles ont la charge. En second lieu, les régies — chaque fois du moins qu'elles ont à compter avec le contrôle de l'opinion publique, et surtout avec celui des organisations ouvrières, comme c'est le cas en Angleterre — traitent mieux leur personnel que les compagnies privées. La statistique générale des tramways anglais ne fournit pas à cet égard les éléments d'une comparaison. Nous ne pouvons donc préciser. Citons toutefois le fait suivant: quand, le 1er juillet 1894, la Ville de Glasgow prit les tramways en régie directe, elle ramena la durée du travail de la semaine, qui variait entre 84 et 96 heures, à 60 heures, et releva les salaires d'une somme totale de 13.000 livres st. (325.000 fr.) par an. De semblables améliorations —

1. Ouvrage cité, p. 269.

qui sont courantes — augmentent les dépenses, donc élèvent le coefficient d'exploitation. Mais il est impossible d'interpréter un relèvement du coefficient d'exploitation qui a cette origine autrement que comme un progrès social.

En sorte que la supériorité du coefficient d'exploitation des régies condamne non les régies, mais le coefficient d'exploitation : la preuve est faite — une fois de plus — que le coefficient d'exploitation n'est pas un critérium sérieux de la valeur de la gestion d'une entreprise.

Si même nous laissons de côté toute considération relative aux prix payés par les consommateurs ou aux conditions de travail faites au personnel, de manière à nous cantonner sur le terrain strictement financier de la mise en valeur des capitaux investis, le taux du coefficient d'exploitation ne prouve rien, et la seule donnée intéressante, ici, c'est le taux du profit, le pourcent *du bénéfice par rapport au capital.* Or, les tramways concédés, avec leur recette nette (ou excédent des recettes brutes totales sur les dépenses d'exploitation) de 1.327.265 livres st. pour un capital investi de 28.600.868 livres st., ont un taux de profit de 4,64 0/0, alors que les tramways en régie, avec leur recette nette de 3.268.514 livres st. pour un capital de 42.341.412 livres st., ont un taux de profit de 7,71 0/0. Donc, le taux de rendement des tramways en régie, 7,71 0/0, dépasse de 3,07 0/0 le taux de rendement des tramways concédés ; en prenant le pourcent de ces pourcents, nous trouvons que le taux de rendement des tramways en régie dépasse de 66,30 0/0 le taux de rendement des tramways concédés. Même au point de vue strictement financier, la supériorité des tramways en régie est donc écrasante. Et même à ce point de vue, il est prouvé que le taux du coefficient d'exploitation ne prouve rien.

Il arrive donc ainsi que les régies, tout en ayant pour objectif l'accomplissement le plus satisfaisant possible de leur service, et non le profit, se trouvent, par l'effet même de l'amélioration du service, atteindre un taux plus haut de profit que les compagnies, qui ne visent qu'au profit.

Notre statistique nous fait connaître encore le bénéfice par mille-voiture et le bénéfice par mille de voie. Le bénéfice par mille-voiture est de 3 décimes 77 (37 centimes 7) sur les tramways concédés et de 3 décimes 74 (37 centimes 4) sur les tramways en régie. Nous avons ici un léger avantage de 3 dixièmes de centimes, ou de 0,82 0/0, du côté des tramways concédés. Mais on cessera immédiatement de voir dans cet avantage une supériorité si l'on

songe qu'il résulte de la combinaison de la plus grande cherté du prix des places sur les tramways concédés et de la moindre fréquence de leur circulation. Ce qui a un intérêt véritable, car c'est une grandeur qui ne résulte pas d'éléments négatifs, c'est le bénéfice par mille de voie : or, il est de 2 livres 197 sur les tramways en régie, contre 1 livre 278 sur les tramways concédés, ce qui représente, à l'avantage des tramways en régie, un surplus de 919 livres ou de 71,91 0/0.

Il serait intéressant de pouvoir compléter la comparaison du fonctionnement financier des deux catégories d'entreprises à l'aide des données relatives à l'entretien et au renouvellement des installations et à l'amortissement des capitaux, en d'autres termes, à l'amortissement industriel et à l'amortissement financier. Malheureusement, le *Municipal Year Book* ne nous fournit pas les éléments de cette comparaison. Il nous dit seulement — ce qui est d'ailleurs beaucoup — qu'au cours de l'exercice 1908-1909 les régies municipales de tramways ont remboursé sur leurs emprunts 964.010 livres st. (24.100.250 fr.), et que « les versements pour dépréciation, etc., continuent *également* à être faits sur une échelle satisfaisante, le taux moyen adopté étant de plus du double de celui des compagnies ». (P. 488.)

Tous intérêts et amortissements payés, beaucoup de régies des tramways ont pu verser des bénéfices entièrement nets et liquides dans la caisse des villes. Le *Municipal Year Book* cite, comme particulièrement favorisées à cet égard, Manchester, avec 74.086 livres (1.852.150 fr.) ; Glasgow, avec 50.000 livres (1.250.000 fr.) ; Leeds, avec 47.557 livres (1.188.925 fr.) ; Birmingham, avec 29.490 livres (737,250 fr.) ; Liverpool, avec 24.858 livres (611.450 fr.) ; Hull, avec 18.000 livres (350.000 fr.) ; Salford, avec 17.000 livres (325.000 fr.), et Nottingham, avec 15.400 livres (285.000 fr.). Ce sont là des résultats singulièrement brillants.

Je résume.

Aujourd'hui, 176 villes anglaises possèdent leurs tramways, et 133 les exploitent en régie directe. Les tarifs sont, sur les tramways exploités en régie directe, de 15 0/0 moins élevés que sur les tramways concédés ; la circulation des voitures y est plus active dans la proportion de 69 0/0, et le nombre moyen des voyageurs dans chaque voiture y est de 62 0/0 plus élevé ; le bénéfice moyen y est de 7,71 0/0 du capital, contre 4,64 0/0, bénéfice des tramways concédés, ce qui représente un surplus du rendement financier de 66 0/0 ; les amortissements des installations y sont plus de deux fois plus actifs, et les bénéfices permettent, tous intérêts et amortis-

sements payés, des versements importants dans les caisses municipales, versements qui atteignent à Leeds un million 188 mille francs ; à Glasgow, un million 125 mille francs ; à Manchester, un million 852 mille francs.

Edgard MILHAUD.

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX

En France. — Dans l'Yonne.

Une Proposition.

M. Lucien Cornet, sénateur et conseiller général de l'Yonne, a proposé, le 23 décembre 1910, au Conseil général de ce département, d'étudier la possibilité de construire et d'exploiter les lignes projetées de chemins de fer départementaux au moyen de la régie directe avec participation du personnel aux bénéfices.

Voici le texte du discours qu'il a prononcé :

Messieurs,

Nouveau venu dans cette Assemblée, je m'excuse de prendre la parole dans une discussion de cette importance ; aussi présenterai-je mes observations avec d'autant plus de timidité que la question que j'ai l'intention de traiter n'a jamais été soulevée devant le Conseil général de l'Yonne.

Je me suis reporté aux anciens procès-verbaux de cette Assemblée et j'ai constaté que, depuis la mise en exploitation du chemin de fer de la vallée du Serein, on avait maintes fois déclaré que la façon dont cette ligne a été établie avait des conséquences financières désastreuses pour le département.

Depuis, d'autres lignes ont été construites : celles de Sens à Egreville et de Joigny à Toucy. A ce sujet, qu'il me soit permis d'adresser des félicitations à notre collègue M. Surugue, alors agent-voyer en chef du département, qui, à ce moment, a fait une innovation très intéressante, en ce sens que c'est le département qui a construit et que les concessionnaires exploitent à leurs risques et périls.

La méthode qui avait été inaugurée à ce moment n'a pas été suivie par les nouvelles lignes à construire. J'ai feuilleté les nombreux rapports présentés au Conseil général sur notre réseau départemental, notamment ceux de M. Javal, et j'ai constaté qu'à aucun moment le Conseil général n'avait examiné le moyen de construire lui-même ces lignes et de les exploiter. (*Mouvements divers.*)

Je sais que c'est là une idée qui choque les sentiments d'un très grand nombre de mes collègues ; mais je les prie de me les laisser développer.

A première vue, on est rebelle au système qui consiste à faire construire et exploiter des lignes de chemins de fer par un département ; mais, quand on l'étudie de plus près, on s'aperçoit qu'il est le seul pratique, car il a pour résultat immédiat de laisser une liberté entière au Conseil général et de ne pas le lier à des concessionnaires qui — on l'a

remarqué bien souvent — une fois que le contrat est signé, parlent en maîtres, exigent que le tracé passe de tel ou tel côté, ne considèrent que leurs propres intérêts sans se préoccuper des besoins des communes ou des populations.

Voyons, d'ailleurs, quelles sont les critiques que l'on peut diriger contre le système de la régie directe. On dit : les départements, les communes ne sont pas préparés au rôle de commerçant, de directeur de travaux ou d'entreprise. Ils n'ont ni habileté commerciale, ni habileté des affaires. Les Conseils généraux ou municipaux ou les fonctionnaires chargés de la direction des régies n'ont aucun intérêt personnel à bien administrer, si bien que la gestion est coûteuse. Enfin, les influences politiques jouent un grand rôle, elles peuvent fausser le mécanisme d'une régie, faire modifier la composition du personnel technique, faire attribuer les places ou postes importants en dehors des raisons de capacité, d'intelligence ou d'expérience.

Telles sont les objections que l'on fait au système de la régie directe. Permettez-moi de vous faire remarquer de suite qu'une des lacunes des assemblées comme la nôtre, c'est d'être organisées en vue des fonctions politiques et administratives, mais nullement en vue des fonctions économiques.

Ce n'est pas une raison parce qu'une chose n'a jamais été tentée, de ne pas commencer à la faire. S'il en était ainsi, l'enfant ne devrait jamais rien apprendre, l'apprenti ne deviendrait jamais ouvrier ni patron. Or, le devoir des élus est de commencer à préparer l'organisation économique du pays.

Les corps collectifs et politiques comme le nôtre, qui sont des personnalités morales, ne peuvent pas être considérés indéfiniment comme incapables de construire et d'exploiter. On dit que les assemblées départementales ou communales sont inaptes à administrer ou à gérer directement. Je prétends, au contraire, qu'elles sont capables de le faire et qu'elles le font tous les jours. Est-ce que l'entretien des routes n'est pas de la régie directe ? Est-ce que le service de l'assistance, que vous dirigez si bien, n'est pas aussi de la régie directe ? Aussi, avec de tels exemples, je ne crains pas de dire que tous les arguments que l'on peut opposer à ce système tombent d'eux-mêmes et sont surannés.

Je ferai remarquer que lorsque le Conseil est lié à un concessionnaire, il n'est plus maître de la situation. Est-ce que vous ne vous êtes pas rendu compte, Messieurs, que l'exploitation des lignes concédées laisse souvent à désirer, que l'éclairage, le chauffage des wagons, sont défectueux ? Il peut ainsi surgir des procès entraînant le département dans des dépenses considérables.

On ne manquera pas de dire que le département, comme l'Etat, administrera mal. Or, hier au soir, j'ai parcouru le rapport présenté à la Chambre des députés sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, et je tiens à faire connaître les principales constatations de ce rapport, afin de détruire cette légende — qui dure depuis trop longtemps — que les Administrations publiques, que les Assemblées ne savent pas gérer les services placés sous leurs directions.

L'ancien réseau des chemins de fer de l'Etat a donné, l'année dernière, un bénéfice net de 12.680.800 francs. Par d'heureuses initiatives, il a provoqué certaines améliorations que les Compagnies s'étaient refusées

à apporter. Je me bornerai à citer le transport des marchandises d'après un tarif à base kilométrique décroissante, de sorte que le prix du transport diminue à mesure que la longueur du parcours augmente ; je signalerai aussi que ce réseau a adopé des tarifs plus simples, plus clairs que ceux des grandes compagnies ; qu'il a créé des billets d'aller et retour de toute gare à toute gare à échelle décroissante et à délais gradués ; qu'il a établi des billets à prix réduits pour les Groupes, Sociétés, Colonies de vacances, etc. ; qu'il a accordé aux militaires et aux marins le billet à quart de place, calculé sur le prix du tarif général et non pas sur les prix antérieurement fixés aux cahiers des charges pour la troisième classe.

Il faut dire aussi que l'ancien réseau de l'Etat est le premier qui a mis en circulation des voitures à couloirs, ainsi que des wagons réfrigérants et des wagons chauffés pour les marchandises sujettes à altération. C'est lui qui a innové le chauffage des voitures de troisième classe et qui a admis le premier également les voyageurs de cette classe dans les trains express.

Voilà ce qu'a fait l'Etat quand il a été maître de ses chemins de fer. Quand nous aurons à notre tour la libre disposition des nôtres, j'estime que nous pourrons y appliquer tous les perfectionnements nécessités par le progrès.

Au surplus, nous n'avons pas à remettre des services de cette importance à des concessionnaires qui se présentent — non pas dans un but philanthropique — mais pour faire leurs propres affaires et gagner quelques millions au détriment des contribuables. Je crois que nous pourrions garder pour le département les bénéfices considérables qu'ils vont réaliser.

On m'objectera que nous éprouverons peut-être des déboires. A supposer que ce soit exact au début et que les tâtonnements auxquels nous nous livrerons aient quelques fâcheuses conséquences, je suis persuadé que la perte que nous éprouverons de ce fait sera bien inférieure aux importants bénéfices qui seront encaissés par les concessionnaires.

J'ajoute que rien n'est plus facile que d'organiser la régie directe. Je comprends la préoccupation de certains de nos collègues. Ils se demandent : comment fonctionnera-t-elle ? Ils se disent : nous allons donc être obligés d'administrer des chemins de fer, d'entrer dans les détails de leur exploitation ! Mais alors ce sera pour nous une source d'ennuis.

Pas du tout. Il y aurait un directeur technique et des ingénieurs. N'y a-t-il pas actuellement un directeur technique de nos routes qui est l'agent-voyer en chef ? Avec le système de la régie directe nous aurions des ingénieurs — et on en trouvera dans le département — qui pourraient fort bien être placés à la tête d'un service de cette importance.

Quant au contrôle constant des intérêts du département, il pourrait être exercé par le personnel lui-même en l'intéressant à l'exploitation par la participation aux bénéfices. C'est ce que, en droit, on appelle la « régie intéressée ».

Ce principe n'a pas encore été appliqué dans l'Yonne ; mais je suis convaincu que le jour où ce système fonctionnerait, il serait une source d'économie pour le département et lui rendrait de très grands services.

Je le sais, ces idées que je viens jeter tout à coup dans le débat ne sont pas encore mûres dans notre pays. Cependant, chez d'autres peuples : en Allemagne, en Angleterre, en Suisse, en Italie, elles sont appliquées

et donnent d'excellents résultats. En France, lorsqu'il s'agit de questions économiques, on s'en tient toujours à la vieille routine. Il semble que nous hésitons à entrer dans la voie du progrès, de l'action, des améliorations sociales.

Ma proposition tendrait à ce but. Elle permettrait aussi de réaliser immédiatement des économies en faisant exécuter à meilleur compte la construction des lignes, d'améliorer ensuite le sort du personnel des chemins de fer d'intérêt local et enfin donnerait un enseignement utile à tous en permettant d'appliquer la participation aux bénéfices, qui est peut-être la solution de bien des problèmes sociaux.

Je m'excuse de m'être laissé entraîner par la longueur de mes observations ; mais, avant de terminer, j'insiste sur ce point, mes chers collègues, que notre devoir est de ne pas aliéner notre liberté, qu'il faut rester maîtres chez nous. Le système de la régie directe est le seul qui me paraisse nous laisser complètement cette liberté ; c'est pourquoi j'ai l'honneur de vous proposer l'ordre du jour suivant :

« Le Conseil général invite sa Commission des chemins de fer à étudier la possibilité de construire et d'exploiter les lignes de chemins de fer du département de l'Yonne au moyen de la régie directe, avec participation du personnel aux bénéfices. »

Après un long débat, la proposition de M. Cornet n'a recueilli que 3 voix sur 33 votants, et le Conseil général a décidé de traiter avec des concessionnaires.

LA MUNICIPALISATION DES SERVICES PUBLICS

Au Parlement français.

Vote de la Commission de la Chambre des députés en faveur de la proposition de loi Marietton-Veber.

Nous avons publié dans les *Annales,* au mois de mai 1910 (t. II, pp. 216-221), le texte complet de la proposition de loi Marietton-Veber relative à la municipalisation des services publics, proposition qui avait été renvoyée à la commission compétente. Or, voici qu'une heureuse nouvelle nous arrive. Nous lisons dans l'*Humanité* du 27 janvier 1911 :

La Commission d'administration et de décentralisation, réunie hier sous la présidence de M. Beauquier, a émis à l'unanimité un vote favorable à la proposition de loi des citoyens Marietton et Veber relative à la municipalisation des services publics.

Le citoyen Arthur Rozier a été désigné comme rapporteur.

A l'Exposition internationale de Turin.

La classe 63 du Groupe XII (consacré à *La Ville Moderne*) de l'Exposition Internationale des Industries et du Travail de Turin (1911) a pour objet la municipalisation des services publics. Voici son programme:

Conduites d'eau municipales ; manières de les racheter aux Sociétés privées. Installations *ex novo.* Quantité et qualité de l'eau distribuée. Systèmes de distribution. Tarifs et règlements.

Canalisations industrielles : Installation hydro et thermo-électriques. Quantité de force distribuée pour moteurs et pour éclairage. Capital engagé dans les installations. Méthodes de distribution. Tarifs et règlements.

Tramways municipaux : manières de les racheter aux Sociétés privées. Installations nouvelles. Détails d'exploitation. Capital engagé. Nombre des passagers, des courses, des voiture-kilomètres. Tarifs et règlements. Omnibus. Camions automobiles.

Usines à gaz municipales : manière de les racheter aux Sociétés privées et d'en installer de nouvelles. Capital engagé. Données sur la consommation pour éclairage public et privé. Prix de revient et de vente des sous-produits. Tarifs et règlements.

Autres industries et services municipalisés.

CAISSES D'ÉPARGNE

En France : L'autonomie de la Caisse municipale de Nantes.

Du *Combat*, de Nantes (1), 1er janvier 1911 :

Parmi les plus importantes questions soumises au Conseil municipal de mercredi dernier, celle de l'autonomie de la Caisse d'Epargne de Nantes a retenu avec raison l'attention des conseillers et a donné lieu à un échange d'observations qui méritent d'être citées.

Cette question de l'autonomie est venue à diverses époques se heurter à un refus du maire de se dessaisir de ses prérogatives, cependant plus illusoires que réelles, puisqu'en fait, à de très rares exceptions près, les séances du Conseil d'administration sont présidées par le vice-président.

D'autre part, la composition des anciens Conseils municipaux où les influences politiques les plus contraires jouaient un rôle considérable dans les administrations des grands services rattachés au Conseil municipal ne permirent pas de donner des suites favorables à cette importante question de l'autonomie des Caisses d'Epargne.

Le nombre de ces Caisses devenues absolument indépendantes des Conseils municipaux est de plus en plus grand, et toutes les villes les plus importantes ont aujourd'hui leurs Caisses autonomes.

Le rapport que M. Charpentier, conseiller municipal, et un des membres du Conseil des Directeurs de la Caisse d'Epargne, a présenté au nom de ce Conseil, est d'une documentation serrée, irréfutable. Il établit, par une argumentation historique, financière, morale et politique, le bien-fondé, la justesse de la cause de l'autonomie, et un Conseil municipal démocratique comme celui que nous avons ne pouvait qu'être favorable à cette décentralisation.

Il ne pouvait être présenté qu'une objection, objection qui ne manquait pas d'une certaine valeur; elle fut soulevée par le citoyen Svob, ancien membre du Comité des Directeurs; il s'agit du mode de réélection des Directeurs sortants par les Directeurs en fonctions. La loi enferme les Caisses d'épargne dans un cadre étroit et tout mode de réélection autre que celui présenté par le Conseil des Directeurs n'y trouvait place.

Quant à l'argument de garantie pour les déposants qu'offre le mode de nomination de ce Conseil d'administration par les Conseils municipaux, comme l'a très justement fait remarquer le citoyen Portais, il n'a aucune valeur.

Le Conseil municipal a bien le droit de choisir et nommer les Directeurs, mais là s'arrêtent ses pouvoirs. Autrement importante est la garantie de l'Etat pour les déposants. Leurs fonds doivent être remis à la Caisse

1. 162.000 hab.

des Dépôts et Consignations et le contrôle financier des opérations est également assuré par les inspecteurs des finances; sans parler aussi de l'honorabilité des quinze membres du Conseil de Direction, la Caisse d'Epargne de Nantes a également une fortune personnelle de plus d'un million et demi.

Le Conseil municipal n'avait donc qu'une autorité toute morale que les garanties de l'Etat compensent amplement et les déposants ont de plus cette autre assurance avec l'autonomie, c'est que toutes les fluctuations politiques ou sociales ne pourront y avoir d'influence et que la gestion de la Caisse ne pourra que gagner dans la stabilité des fonctions de Directeur.

La question soulevée par le citoyen Svob d'appeler les déposants eux-mêmes à choisir les membres du Conseil des Directeurs, a, à première vue, beaucoup d'attrait, elle fut même, croyons-nous, très mûrement étudiée par le Conseil de la Caisse d'Epargne, mais si le principe en est très démocratique et séduisant, autrement difficile en est l'application. En effet, la Caisse d'Epargne a plus de 80.000 livrets se répartissant en quantité de déposants n'appartenant pas à la commune de Nantes.

A côté d'épargnistes constants, bon nombre de déposants ne possèdent un compte à la Caisse d'épargne que pour un temps assez court, quantité de livrets appartiennent à des Sociétés, d'autres à des mineurs. Il faudrait admettre également le vote par correspondance; puis, quand on songe aux dernières élections de la Chambre et du Tribunal de Commerce, devant le nombre infime d'électeurs qui se présentent au scrutin, on ne peut qu'être sceptique sur les résultats d'une semblable expérience.

Quoi qu'il en soit, comme l'a déclaré le citoyen Portais, le Conseil des Directeurs a dû se mouvoir dans un statut type adopté par le Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, par crainte de voir compromise la réalisation d'un vœu formulé par tous les Conseils de Direction de la Caisse d'épargne de Nantes. La composition actuelle du Conseil municipal, son esprit décentralisateur, permettaient d'obtenir de lui qu'il se dessaisisse d'un pouvoir que lui avait conféré un décret impérial; nous ne pouvons que le féliciter d'avoir pris cette décision et approuvé à l'unanimité le rapport si complet de M. Charpentier, ainsi que l'exposé administratif.

BAINS COMMUNAUX

En France : à Saint-Claude.

Dans *La Franche-Comté Socialiste* du 31 décembre 1910, un administrateur des bains communaux de Saint-Claude (10.980 hab.) écrit, à l'occasion de la publication du rapport sur le premier exercice, l'article suivant :

On se souvient qu'en 1908, au moment de l'entrée de nos treize camarades socialistes au Conseil municipal, le seul établissement de bains existant à St-Claude était à la veille de disparaître, le propriétaire ne trouvant plus de tenancier capable de trouver sa vie dans son travail en lui payant la location demandée.

Les élus socialistes proposèrent et firent voter par le Conseil municipal la reprise de l'établissement pour le compte de la commune, quitte à la commune de supporter un déficit, s'il était nécessaire, mais ne devant pas laisser supprimer les bains dans une ville de douze mille habitants.

Les conseillers municipaux radicaux votèrent, pour la plupart, avec nos amis, mais sans enthousiasme; d'autres s'y refusèrent catégoriquement, disant qu'ils ne voulaient pas faire du collectivisme.

Nous pouvons aujourd'hui donner les résultats de deux années complètes:

En 1909, les recettes générales des bains ont été de 5.182 fr. 50 et les levées des troncs pour le bureau de bienfaisance ont donné 70 fr. 10, c'était l'équilibre ou à peu près.

En 1910, du 22 décembre 1909 au 19 décembre 1910 inclusivement, les recettes se sont élevées à 6.287 fr. 60. Ce qui donne au budget communal un bénéfice de plus de mille francs.

Mais en outre l'établissement de bains a servi gratuitement aux élèves des écoles communales:

Ecoles primaires de garçons	1.369
Ecoles des filles	594
Ecole supérieure de jeunes filles	282
Collège, service commencé seulement le 25 novembre	19
Total	2.264

bains ou douches.

Ils ont servi au service médical gratuit du bureau de bienfaisance:

Bain simple	1
— sulfureux	24

Ces résultats sont assez appréciables pour que nous les relevions.

Nous pensions faire juste le tour en avantageant nos écoles publiques. Si après avoir baissé le prix des bains et en avoir délivrés près de 2.300 gratuits, la commune fait encore un millier de francs de bénéfices, elle n'a pas trop à se plaindre de notre collectivisme.

ENLÈVEMENT DES BOUES

En France.

Municipalisation à Saint-Claude.

Le 1er janvier 1911 est entré en fonctionnement le service de bouage en régie.

PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DES VILLES

En Allemagne.

Toute municipalité ayant une politique communale à longues visées doit se préoccuper d'accroître l'étendue des terrains que la ville possède en propre tant à l'intérieur qu'en dehors de son territoire, et cela afin que, lorsqu'il s'agit de percer de nouvelles rues, d'apporter plus de régularité dans la circulation, etc., elle ne soit pas à la merci de la spéculation privée. Ce principe est loin d'avoir été toujours appliqué par toutes les municipalités allemandes. Nombreuses sont en Allemagne les grandes villes dont la propriété foncière est des plus réduites par rapport au chiffre de leur population. La plus favorisée à cet égard est la ville de Görlitz (Silésie) qui, d'après un tableau comparatif de la superficie du domaine foncier des villes allemandes, possède 31.116 hectares, dépassant ainsi de beaucoup toutes les autres cités de l'Empire. Berlin, qui cependant est riche en propriétés foncières en dehors de son territoire proprement dit, ne peut cependant mettre en ligne de compte que 17.931 hectares. Très pauvre est la ville de Potsdam, qui n'a que 91 hectares, dont 19 seu-

lement situés à l'extérieur de sa périphérie (ceux-ci sont, d'ailleurs, réservés aux cimetières). Les villes fortifiées n'ont, elles aussi, et pour des motifs qui s'expliquent facilement, qu'un domaine foncier très restreint; Metz, par exemple, ne compte que 192 hectares et Mayence 457 hectares. Les villes qui possèdent plus de 1000 hectares sont: Augsbourg (1280 hectares), Breslau (6674 hectares), Charlottenbourg (1091 hectares), Cologne (1576 hectares), Dantzig (3024 hectares), Darmstadt (1971 hectares), Dortmund (2158 hectares), Duisburg (1216 hectares), Francfort-sur-le-Main (5260 hectares), Francfort-sur-l'Oder (4860 hectares), Fribourg-en-Brisgau (4506 hectares), Halle (1268 hectares), Hanovre (2512 hectares), Koenigsberg (1070 hectares), Leipzig (4736 hectares), Liegnitz (2446 hectares), Magdebourg (2621 hectares), Mannheim (2580 hectares), Munich (4668 hectares), Plauen I. V. (1818 hectares), Strasbourg (4591 hectares), Stettin (5402 hectares) et Wiesbaden (1538 hectares). A Nuremberg, la superficie du domaine foncier de la commune est de 623 hectares, dont 500 situés dans les limites du territoire de la ville et 123 en dehors de sa périphérie (*Kom. Praxis,* 5 novembre 1910).

LES EMPRUNTS DES VILLES ALLEMANDES

Leur affectation.

De la *Kommunale Praxis,* 5 novembre 1910 :

Les villes et communes rurales prussiennes de plus de 10.000 habitants avaient, au début de 1906, une dette d'emprunts à long terme d'environ 2.842 millions de marks. Il est intéressant de savoir à quoi a été employé tout cet argent. Voici quelques chiffres :

Immeubles administratifs	72,8	millions de marks
Etablissements d'enseignement	248,5	—
Beaux-arts et sciences	25,6	—
Bureaux de bienfaisance, hospices, etc.	8,6	—
Hôpitaux	87,8	—
Hygiène publique	17,9	—
Cimetières	18,3	—
Service d'incendie	11,2	—
Marchés couverts	34,9	—
Abattoirs	147,3	—
Travaux de dessèchement	289,7	—
Fourniture de l'eau	317,6	—
Usines électriques	132,3	—
Moyens de transport	530,6	—
Terrains à bâtir	29,9	—
Biens-fonds destin. à des buts nation.	126,8	—
Terrains agricoles	104,0	—
Champs d'épandage	48,2	—
Remises, granges, etc.	14,4	—

LA RÉGIE DIRECTE ET LES PARTIS POLITIQUES

Les régies municipales devant le Congrès socialiste français de Saint-Quentin. — Une déclaration.

Le Conseil National du Parti Socialiste français, qui s'est réuni à Paris, le 23 janvier 1911, a décidé d'inscrire la question du Programme municipal du Parti en tête de l'ordre du jour du prochain Congrès

National, qui se tiendra à Saint-Quentin en avril 1911. Un projet de programme devra être préparé par une commission spéciale, qui a été invitée à faire des régies municipales l'objet d'une étude particulière. En même temps, la question est à l'étude dans les Fédérations, et la Fédération socialiste des Deux-Savoies a voté la déclaration suivante, qui sera présentée au Congrès de Saint-Quentin :

Le Congrès constate que depuis un certain nombre d'années les communes d'une série de pays, Angleterre, Allemagne, Autriche-Hongrie, Suisse, Italie, etc., se sont vigoureusement engagées dans la voie de la municipalisation, prenant en régie directe non seulement les monopoles communément appelés services publics, eaux, gaz, électricité, tramways, etc., mais diverses industries, divers commerces de libre concurrence, ici la boulangerie, là la boucherie, la vente du poisson, la pharmacie, l'affichage, la construction et la location de logements populaires, etc.

Ce mouvement de municipalisation répond dans une large mesure au besoin de lutter contre le renchérissement de la vie. Les régies municipales, dans l'immense majorité des cas, livrent des produits ou des services de qualité supérieure à plus bas prix que l'industrie privée, en même temps qu'elles font des conditions de travail meilleures aux citoyens qu'elles emploient.

Toutefois, les régies municipales actuelles ne donnent pas la mesure de tous les avantages que comporte leur principe. Par les emprunts nécessaires à leur établissement elles sont tributaires du capitalisme, et elles répercutent le tribut qu'elles lui paient jusqu'à la complète extinction de leur dette sur le public consommateur et sur leurs employés. Et d'autre part, elles sont influencées dans leur mode de gestion par les coutumes bureaucratiques des administrations dans les cadres desquelles elles pénètrent, et dans leur régime de travail par les méthodes autocratiques de l'industrie capitaliste ambiante.

C'est le devoir du parti socialiste de dégager les régies municipales de ces entraves et de ces défauts par un effort systématique en vue d'obtenir les résultats suivants:

1° Libérer les régies des règles bureaucratiques et leur donner, pour leur gestion, pour leurs emprunts, pour leur comptabilité, la souplesse d'allure indispensable à la bonne marche de services industriels;

2° Associer à la gestion, par des délégués spécialement élus à cet effet, les organisations des ouvriers et employés des régies et celles des consommateurs de leurs produits ou services ;

3° Assurer aux ouvriers et employés des régies des conditions de travail dignes d'être données en exemple à l'industrie privée et susceptibles de réagir sur elle (journée de huit heures, observation rigoureuse du repos hebdomadaire et paiement du salaire le jour de repos, congés annuels avec solde, assurances diverses, avec réversibilité des pensions sur les veuves et les orphelins, etc.).

Mais le Congrès constate que l'amélioration de la condition du personnel des régies municipales ne pourra pas franchir certaines limites tant que ces régies — ainsi d'ailleurs que les régies nationales et les coopératives — seront comme perdues dans la société capitaliste où l'exploitation du travail par le capital est la loi, et que le principe socialiste n'aura pas triomphé dans l'ensemble de la production et de l'échange.

C'est donc dans un esprit d'opposition radicale et intégrale à la société capitaliste régnante que le Congrès convie tous les travailleurs, tous les socialistes à réclamer l'inauguration en France d'une politique résolument municipaliste, invite le groupe socialiste au Parlement à frayer la voie à cette politique par la réforme de la législation, et adresse aux municipalités et aux conseillers municipaux qui se réclament du parti un pressant appel pour que, par leur vigilance et par leurs efforts de tous les instants, ils assurent le triomphe du municipalisme dans leur champ d'action.

E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Paul PFLUGER, und Dr. J. HUPPY, *Handbuch des schweizerischen Gemeindesozialismus,* 267 p., in-8, Berlag der Buchhandlung des Gehweizer, Grütlivereins, 1910, 6 fr.

Les auteurs ont procédé à une vaste enquête sur l'état des institutions municipales en Suisse ; ils ont adressé des questionnaires aux 160 communes de plus de 3.000 habitants et ont obtenu 110 réponses. Sous une forme claire et agréable ils donnent dans ce manuel les résultats de leurs investigations. Voici les titres des chapitres: Le socialisme municipal en Suisse; l'état de la politique communale dans les communes importantes; les conditions du travail des ouvriers et employés des communes ; soumissions et régie; mesures hygiéniques et sanitaires; institutions de pédagogie sociale (gratuité des livres et instruments scolaires, hygiène scolaire, classes gardiennes, enseignement pour les enfants arriérés et anormaux, cantines scolaires, etc.) ; régies municipales (eaux, électricité, gaz, tramways, abattoirs, enlèvement des ordures et gadoues) ; services publics (services gratuits d'ensevelissement, d'accouchements, placement et assurance-chômage, service des logements) ; finances municipales ; tableaux statistiques. L'œuvre de municipalisation a déjà atteint en Suisse un haut degré de développement ; on peut en juger par ces quelques chiffres : il y a 105 régies municipales des eaux, 35 régies du gaz, 186 régies de l'électricité, 9 régies des tramways, etc. Et toutes ces entreprises municipales donnent des résultats aussi satisfaisants pour le public que pour leur personnel: aussi le mouvement de municipalisation se poursuit-il avec une grande activité. Par toutes les informations précieuses qu'il apporte tant sur les services industriels municipaux que sur les autres formes de l'activité sociale des communes suisses, le livre de Paul Plüger et du Dr J. Hüppy a sa place marquée dans toutes les bibliothèques des municipalités réformatrices.

E. M.



Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.

3e Année — N° 23 — Mars 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LA FOURNITURE PAR L'ÉTAT DES SELS DE CUIVRE ET DES POMMES DE TERRE DE SEMENCE DANS LE CANTON DE GENÈVE

Par John Rochaix,

Professeur à l'Ecole cantonale d'Agriculture et d'Horticulture,
Chef du Service de l'Agriculture au Département de l'Intérieur et de l'Agriculture du Canton de Genève.

Depuis quelques années, le rôle de l'Etat dans la production agricole prend dans tous les pays une importance toujours croissante. Il suffit pour s'en rendre compte de parcourir les budgets et les rapports de gestion des gouvernements.

A Genève même, où la population agricole proprement dite ne représente guère que le 15 0/0 de la population totale (1), les pouvoirs publics se sont efforcés, par différents moyens, d'assurer à l'agriculture indigène un meilleur avenir économique. La loi fédérale du 22 décembre 1893, concernant l'amélioration de l'agriculture par la Confédération, constitue déjà, il est vrai, une amorce pour l'édiction par les cantons de dispositions législatives propres à déterminer une sérieuse amélioration des conditions d'exploitation du sol. Ainsi, ce fut en quelque sorte en exécution de cette loi que le canton de Genève, à l'exemple d'autres Etats confédérés, légiféra sur divers objets: Lutte contre le phylloxéra et reconstitution du vignoble, enseignement agricole, assurance contre la grêle, assurance obligatoire du bétail, élève du bétail, améliorations foncières notamment drainage, etc.

L'application de ces mesures, en même temps qu'elle engage l'économie agricole dans une voie progressiste, a pour effet de remédier dans une certaine mesure à une situation devenue très difficile par suite des dommages causés aux cultures par le phylloxéra et d'autres parasites, et de la concurrence faite aux produits du pays par ceux d'outre-mer depuis que les moyens de transport ont pris le développement que l'on sait.

Cependant, cette situation précaire devint extrêmement cri-

1. D'après les données du dernier recensement fédéral des entreprises agricoles, industrielles et commerciales du 9 août 1905, sur une population totale de 132.609 habitants (elle est actuellement, d'après le dernier recensement cantonal, de 165.986 hab.), il y avait, dans le canton de Genève, 57.659 personnes actives, dont 8.729 seulement, soit le 15 0/0, dans les différentes branches de l'Agriculture.

tique à la fin de l'année 1910 : la récolte de vin était à peu près nulle après les dégâts occasionnés par la grêle, la cochylis et le mildiou ; la récolte des pommes de terre fut presque entièrement détruite par *Phytophtora infestans* et par la pourriture qui en est le complément. Tous ces parasites étaient favorisés d'une façon exceptionnelle par la grande humidité de la saison.

Nos agriculteurs ne purent trouver dans les produits d'autres cultures des compensations même minimes. Ainsi les foins, assez abondants, furent en partie lavés par des pluies diluviennes et récoltés à grands frais. Dans ces circonstances, une intervention plus directe de l'Etat s'imposait. Celle-ci était du reste officiellement sollicitée, au nom de tous les agriculteurs genevois, par le plus grand syndicat agricole du canton, le Cercle des agriculteurs. Il était à craindre, en effet, qu'un certain nombre de paysans à peu près ruinés par deux années mauvaises, désarmés en face d'une crise menaçante, ne sachant ni où ou ni comment se procurer de nouvelles ressources pourtant indispensables pour assurer la marche de la campagne 1911, n'en vinssent à se décourager et à quitter les terres pour n'y plus revenir. On mit à l'étude des mesures nouvelles :

1° Le dégrèvement des propriétés rurales en 1911, celà en vertu de l'article 12 de la loi sur la taxe immobilière du 31 octobre 1900 ;

2° Un projet de loi concernant la défense du vignoble contre le mildiou ;

3° Un projet de loi concernant les mesures à prendre pour assurer les plantations de pommes de terre en 1911.

La première de ces mesures ne nécessitait qu'une enquête générale en vue de l'application d'un article de loi déjà existant.

Quant aux deux derniers projets, adoptés à l'unanimité par l'assemblée législative, il nous paraît opportun de les reproduire ici et de les faire suivre de quelques commentaires. Leur importance économique est en effet considérable et leur but extrêmement intéressant. Ce dernier peut se résumer dans cette phrase : L'ETAT dispensateur de moyens de production et contrôleur de leur emploi.

1) *Projet de loi, concernant la défense vignoble contre le mildiou, en 1911.*

Le grand Conseil (1) de la République et Canton de Genève,

Vu la situation exceptionnelle du vignoble ensuite de l'absence de récolte en 1910 ;

1. Ou Assemblée législative.

Vu la nécessité d'encourager la lutte contre les maladies parasitaires de la vigne et plus spécialement contre le mildiou (Peronospora viticola);

Vu l'arrêté fédéral du 23 décembre 1910, concernant le budget de la Confédération pour 1911, par lequel il est alloué aux propriétaires de vignes, pour les frais occasionnés par la lutte contre le mildiou, une subvention égale à celle accordée par les cantons et les communes, mais qui ne pourra dépasser le 25 0/0 des dépenses occasionnées par l'achat des sels de cuivre nécessaires au traitement ;

Sur la proposition du Conseil d'Etat (1),

Décrète ce qui suit :

Article premier. — Il est ouvert au Conseil d'Etat un crédit de 60.000 francs pour achat de sels de cuivre nécessaires aux agriculteurs dans le traitement de leurs vignes contre le mildiou, en 1911.

Art. 2. — L'Etat de Genève participera effectivement au 25 0/0 des frais d'achat de ces sels de cuivre.

La Confédération devant participer également au 25 0/0 de ces frais, le solde, soit le 50 0/0, demeurera à la charge des souscripteurs.

Art. 3. — Il sera justifié de l'emploi de cette somme dans le compte rendu financier de 1911.

(*Séance du Conseil d'Etat du 10 janvier 1911.*)

Certifié conforme :

Le Chancelier, Théodore BRET.

2) *Projet de loi, concernant les mesures à prendre pour assurer les plantations de pommes de terre en 1911.*

Le Grand Conseil,

Vu la situation créée par la mauvaise récolte de pommes de terre de 1910 ;

Vu l'intérêt qu'il y a, au point de vue général, à assurer les plantations de cette année ;

Vu la nécessité dans laquelle se trouvent les agriculteurs de se procurer à l'étranger les tubercules de semence dont ils ont besoin pour effectuer leurs plantations au printemps 1911 ;

Vu l'utilité qu'il y a à ce que l'Etat se charge de grouper et de réaliser les achats de tubercules de semence ;

Sur la proposition du Conseil d'Etat.

Décrète ce qui suit :

Article premier. — Il est ouvert au Conseil d'Etat un crédit global de 55.000 francs, en vue de procéder à des achats de pommes de terre de semence, à répartir entre les agriculteurs du canton, suivant les quantités souscrites par eux.

Art. 2. — L'Etat prenant à sa charge 50 0/0 de la dépense totale, le solde étant à la charge des souscripteurs, le dit crédit de 55.000 francs sera amorti à concurrence de 27.500 francs au moyen des versements des intéressés.

Art. 3. — Les versements des souscripteurs seront centralisés en mains du Département de l'Intérieur et de l'Agriculture dans un délai fixé par

1. Ou Gouvernement.

le Conseil d'Etat. Ce délai ne pourra dépasser le terme du 31 décembre 1911.

Art. 4. — Il sera justifié de la dépense effective à la charge de l'Etat (27.500 francs) au compte rendu financier de l'exercice 1911.

(*Séance du Conseil d'Etat du 24 janvier 1911.*)

Certifié conforme :

Le Chancelier, Théodore Bret.

Il se dégage de ces deux actes législatifs quelques principes intéressants :

1) Achat par l'Etat des moyens de production nécessaires aux cultivateurs éprouvés par les désastres de 1909 et 1910;

2) Participation effective de l'Etat aux frais d'achat;

3) Crédit accordé aux agriculteurs à cette occasion;

4) Contrôle exercé par l'Etat sur l'emploi des marchandises livrées;

5) Progrès réalisés au point de vue cultural.

1) *Achat par l'Etat.* — L'Etat de Genève s'est rendu acquéreur de 110.000 kilogrammes de sulfate de cuivre et de 2.500 kilogrammes de bouillies diverses et les a répartis entre les viticulteurs à proportion de leurs besoins. La livraison proprement dite a été faite par les soins du Syndicat central agricole, office subventionné par l'Etat.

En groupant toutes les quantités de sulfate de cuivre nécessaires aux agriculteurs pour la défense des vignes contre le mildiou en 1911, l'Etat a pu conclure des marchés à des conditions très avantageuses.

En effet, tandis que le commerce local offrait le sulfate de cuivre, en gros, à 49 et 50 francs les 100 kilos, l'Etat l'obtenait pour 47 francs, avec les mêmes conditions de livraison et de paiement. Il est déjà résulté de ce fait, un bénéfice d'environ 2.000 francs, dont la moitié au profit direct des viticulteurs, étant données les dispositions de la loi.

Nous retrouvons les mêmes avantages dans les achats de pommes de terre de semence. Toutefois, il est plus difficile, dans le cas particulier, d'établir une comparaison entre les prix d'achat par l'Etat et ceux du commerce local, pour la simple raison que celui-ci fait venir de l'étranger surtout des pommes de terre pour l'alimentation et pour lesquelles la question variété ne présente qu'un intérêt secondaire. Il y a bien, dans la Suisse romande, une maison qui s'occupe de l'importation de pommes de terre de semence et qui offre les mêmes qualités et les mêmes garanties que l'Etat de Genève quant à la provenance et à l'authenticité des

variétés; c'est le seul cas qui permette une comparaison; or, les prix demandés sont de fr. 4,50 par 100 kilogr. plus élevés que ceux de l'Etat, abstraction faite du subside. Qu'on en juge plutôt: nous avons dit déjà qu'il s'agit de qualités identiques; nous ne considérons donc, de part et d'autre, que le prix moyen des variétés offertes;

Maison de commerce :

Prix de vente des 100 kil., par quant. d'au moins 50 kil.	Fr. 19,25

Etat :

Prix de revient, soit prix de vente des 100 kil., avec détail au gré des souscripteurs, *tous frais compris* . .	Fr. 14,75
Différence	Fr. 4,50

C'est une différence de prix de 23 1/3 0/0, en faveur de l'opération par l'Etat, et qui représente, sur la fourniture totale de 400.000 kilogr. en chiffre rond, indépendamment de toute subvention, une économie de 18.000 francs pour les agriculteurs genevois.

A propos de l'opportunité d'un achat global, il convient de souligner un passage du rapport que le Conseil d'Etat présentait au Grand Conseil à l'appui de son projet de loi: « Il serait difficile à nos petits cultivateurs de se procurer individuellement à l'étranger à des prix abordables et surtout avec des garanties suffisantes en ce qui concerne la qualité, les pommes de terre dont ils ont besoin pour leurs plantations. Nous pensons qu'un groupement de toutes les quantités désirées constitue une excellente mesure. Les achats en gros permettront d'obtenir des fournisseurs des conditions plus avantageuses, de réduire sensiblement les frais de transport et de faire un lot de variétés qu'il eût été impossible de réaliser avec des commandes individuelles. »

Il a été acheté 394.000 kilos de pommes de terre de 9 variétés différentes. Ces achats ont été faits par l'Etat, avec le concours du Cercle des Agriculteurs, directement dans les pays de production, Ecosse et Allemagne; un seul convoi de 100.000 kilos, comprenant une seule variété, a été confié à une maison de la place, sous réserve de contrôle sur la provenance (Tyrol) et authenticité de la variété (Early).

2) *Les subventions de l'Etat.* — Elles sont plus que jamais justifiées par la situation actuelle de l'agriculture. L'agriculture indigène, qui vient à peine de se ressaisir et de reconquérir une partie de ses débouchés envahis par les produits étrangers, se trouve de nouveau gravement atteinte par une série d'années calamiteuses. Pour ne parler que de l'année dernière, la perte

de la récolte de vin est évaluée, pour le vignoble genevois, à environ 3.000.000 de francs et la destruction de la récolte de pommes de terre représente pour nos agriculteurs une perte d'environ 500.000 francs. Ces pertes ne se produisent pas sans qu'il en résulte certains troubles dans le commerce local, et surtout sans que la consommation elle-même en subisse le contre-coup.

Voici, du reste, l'opinion du Conseil d'Etat à ce sujet : (Extrait de son rapport à l'appui du projet de loi concernant le mildiou). « L'absence totale de récolte en 1910 représente pour le vignoble genevois une perte d'au moins 3.000.000 de francs. Ce déficit, venant s'ajouter à celui de 1909, aura sa répercussion dans le canton tout entier. » De son côté, la Commission du Grand Conseil chargée de l'examen du projet de loi concernant les pommes de terre a compris aussi toute l'importance de la chose ; elle dit, entre autres, dans son rapport : « La commission s'associe sans réserve à tout ce qui a été exprimé dans le rapport du Conseil d'Etat pour justifier la dépense proposée et reconnaît qu'il s'agit bien d'une mesure d'intérêt général dont producteurs et consommateurs bénéficieront à la récolte prochaine. »

Les Chambres fédérales elles-mêmes admettent l'opportunité d'une participation de l'Etat et de la Confédération aux frais d'achat des sels de cuivre ; ainsi elles décrètent, en date du 23 décembre 1910, qu'une somme de 300.000 francs doit être portée au budget pour seconder les efforts des cantons dans la lutte contre le mildiou. Une circulaire du Département fédéral de l'Agriculture, datée du même jour, fait savoir aux Gouvernements des cantons viticoles à quelles conditions ils pourront bénéficier de cette subvention.

« L'autorité cantonale est invitée à procéder directement, ou par l'entremise des associations, à l'achat du sulfate de cuivre, et devra présenter des pièces justificatives détaillées en indiquant le montant du subside alloué. La Confédération participera à ces frais d'achat pour la même somme que les cantons jusqu'à concurrence du 25 0/0 des dépenses totales. »

Ce n'est du reste pas la première fois que la Confédération pose comme condition à l'octroi de ses subsides, l'intervention directe des cantons dans l'achat de matières utiles à l'agriculture. Ainsi l'article 5 de l'arrêté fédéral allouant des subsides pour la reconstitution des vignes détruites ou menacées par le phylloxéra et l'article 2 du règlement d'exécution y relatif sont ainsi conçus :

« Les cantons ont seuls la faculté d'importer des bois résistants au phylloxéra. Ils doivent les remettre aux viticulteurs

autorisés à reconstituer leurs vignes et aux pépiniéristes produisant des bois résistants ou des plants greffés, à un prix qui ne dépasse pas le prix de revient. »

En conformité de cette disposition, l'Etat de Genève a importé en 1908, 1909 et 1910 près de 2.000.000 de boutures de vignes américaines pour une valeur d'environ 60.000 francs et les a remises, au prix coûtant, aux viticulteurs et pépiniéristes. Dans ces achats de boutures pour le greffage de la vigne, la question de la qualité a une très grande importance, ce qui rend les opérations extrêmement délicates; en se mettant en lieu et place d'un commerce dûment établi, l'Etat pouvait donc s'attendre à rencontrer quelques difficultés. Il n'a pas eu de peine, au contraire, à améliorer les conditions de livraison des bois de greffage, tant au point de vue du prix, qu'à celui de la qualité et de l'authenticité des plants, témoin cet extrait du rapport de gestion du Conseil d'Etat, exercice 1909:

« Il est intéressant de constater que, depuis que les commandes de bouture se font par l'intermédiaire et sous le contrôle de l'Etat, de nombreux viticulteurs, qui se procuraient autrefois chez des pépiniéristes les barbues greffées dont ils avaient besoin, se sont décidés à les produire eux-mêmes. Cette manière de faire ne peut donner que d'heureux résultats. Ces viticulteurs y ont été conduits surtout par la certitude de pouvoir obtenir auprès du Département de l'Agriculture qui reçoit leurs commandes, les meilleures garanties quant à la fraîcheur, au calibre et à l'authenticité des bois de greffage qu'ils désirent. »

3) *Crédit.* — Les deux lois concernant la défense du vignoble contre le mildiou et les plantations de pommes de terre ont ceci de remarquable que le paiement des sommes dues par les intéressés pour leur part des frais est reporté à une date qui sera fixée par le Conseil d'Etat, mais qui, conformément au vœu exprimé par la Commission du Grand Conseil unanime, sera en tout cas postérieure à la récolte. Il y a dans cette disposition une des formes les plus heureuses du Crédit agricole. L'Etat fournit aux agriculteurs des moyens de production, une partie essentielle de leur capital d'exploitation; ce capital leur est remis en nature et non en espèces et ce principe nous paraît excellent à tous égards. En effet, dans ces conditions, non seulement le but du Crédit agricole est atteint, puisque les agriculteurs reçoivent ce dont ils ont besoin pour produire, mais encore toutes les garanties désirables en matière de Crédit agricole sont acquises; la valeur du prêt rentre immédiatement dans la production, et à la

fin de la saison déjà, selon toute probabilité, le cultivateur pourra prélever sur son produit de quoi satisfaire au remboursement des avances qui lui ont été consenties.

4) *Contrôle.* — Le Département de l'Intérieur et de l'Agriculture, chargé de l'application de ces deux mesures législatives, a pris toutes les dispositions nécessaires pour assurer un contrôle efficace de l'emploi des marchandises livrées (remèdes cupriques et pommes de terre). Par deux enquêtes générales sur les besoins réels et les surfaces à traiter ou à planter, il s'est procuré les éléments indispensables à l'exercice de ce contrôle.

Ainsi, pour ce qui concerne les sels de cuivre, rien n'est plus simple que de reconnaître les surfaces de vignes indiquées par les propriétaires ou fermiers et de constater si les traitements y ont été appliqués ou pas.

Quant aux pommes de terre, il sera aisé de se rendre compte des plantations effectuées et de constater si ces plantations correspondent bien aux surfaces indiquées et aux quantités de tubercules souscrites.

Le contrôle sera exercé par les Mairies et le Service de l'Agriculture. En cas de fraude de la part d'un souscripteur (revente du produit ou changement de destination), celui-ci s'expose à être privé du subside et, par conséquent, à se voir facturer la marchandise au prix entier à l'époque du paiement, cela sans préjudice des désagréments qu'il pourrait s'attirer d'autre part.

Il résulte de ce que nous venons d'examiner que tout abus est rendu impossible. On peut donc être absolument certain que rien ne sera détourné de sa véritable destination et qu'ainsi l'opération atteindra pleinement son but.

5) *Progrès, Amélioration.* — L'application de ces dispositions législatives fournit à l'Etat l'occasion de donner une impulsion nouvelle à la culture et de réaliser des progrès importants.

Le Conseil d'Etat disait dans son rapport: « Le mildiou (Peronospora viticola) a occasionné à lui seul la plus grande partie des dégâts. Il est nécessaire de combattre sans relâche ce dangereux parasite. Malheureusement, quelques viticulteurs à bout de ressources sont contraints de renoncer à la lutte et leurs vignes délaissées constituent autant de foyers d'infection pour les vignobles voisins. »

Cette année, grâce aux mesures adoptées, la défense du vignoble sera plus générale, plus complète et par conséquent plus efficace.

Quant à la question des pommes de terre, elle a été résolue de façon à constituer, en même temps qu'une aide précieuse pour nos

agriculteurs, un véritable progrès au point de vue cultural. Voyons plutôt ce que dit à ce propos la commission législative:

« Désireux de mettre à profit cette occasion exceptionnelle d'améliorer nos variétés de pommes de terre, le Département de l'Intérieur s'était expressément réservé, au moment des souscriptions, de ne pas tenir compte, dans ses achats, des variétés indiquées. Il s'est effectivement limité à un groupement de neuf variétés qu'il a choisies parmi les meilleures sélections nouvelles. Néanmoins, il est possible de satisfaire, avec ce nombre restreint, à toutes les demandes formulées, qu'il s'agisse de pommes de terre précoces, mi-tardives ou tardives, de pommes de terre à chair blanche ou à chair jaune, ou bien encore de pommes de terre de grande culture ou potagères.

« Les variétés choisies proviennent toutes de régions à climat plus froid que le nôtre (Ecosse, Allemagne et Tyrol) et c'est la une garantie sérieuse pour une bonne germination et un rendement élevé. A propos du choix de ces variétés, nous pensons que le Département de l'Intérieur a été bien inspiré en s'assurant la précieuse collaboration de Monsieur le Directeur de l'Etablissement fédéral d'essais et de contrôle de semences, à Lausanne. »

En somme, toutes les précautions ont été prises pour que l'application de ces nouvelles et intéressantes dispositions législatives, donne les résultats les plus heureux. L'automne prochain, une enquête sera faite par les soins du Département de l'Agriculture pour obtenir des renseignements sur la production des nouvelles variétés de pommes de terre dans les divers terrains du Canton. Il y aura là, certainement, des constatations intéressantes à faire et de précieux enseignements à tirer des résultats de cet immense champ d'essais.

John Rochaix.

LES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER SUR LES RÉSEAUX DE L'ÉTAT PRUSSIEN ET DES COMPAGNIES ANGLAISES

Par Edgard Milhaud

Le ministère prussien des travaux publics vient de publier un rapport, intitulé *Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen 1900 bis 1910,* qui contient de très intéressantes statistiques comparées sur les accidents de chemins de fer en Prusse, où

les lignes sont exploitées par l'Etat, et en Angleterre, où elles sont aux mains de compagnies privées.

Bien que le réseau anglais soit à peine un peu plus étendu que le réseau prussien — 37.432 kilomètres contre 36.680 — le nombre des voyageurs tués et blessés y est beaucoup plus considérable. Pendant la période de 1900 à 1909, il y a eu 1.281 voyageurs tués sur le réseau anglais contre 687 sur le réseau prussien, ce qui représente une moyenne annuelle de 128 sur le premier et de 69 sur le second, soit un surplus à voyageurs tués de 85 0/0 à l'actif — où, si l'on veut, au passif — des compagnies anglaises. Quant aux voyageurs accidentés en général (tués et blessés réunis), leur nombre pendant la même période est en Angleterre de 26.454 et en Prusse de 3.917, ce qui fait une moyenne annuelle de 2.645 en Angleterre et de 391 en Prusse, le surplus annuel moyen des voyageurs tués et blessés des compagnies anglaises étant de 3.526 ou de 978 0/0 (pages 70, 71 et 240 du Rapport).

Mais ce document nous fournit aussi d'autres chiffres : ceux qui représentent la proportion des voyageurs tués et celle des voyageurs accidentés en général par rapport à l'ensemble des voyageurs. Pour un million de voyageurs il y a eu en moyenne, pendant la période de dix années considérée, 0,09 tués et 0,51 tués et blessés sur le réseau de l'Etat prussien, contre 0,11 tués et 2,18 tués et blessés sur les réseaux des compagnies anglaises, ce qui constitue, pour les compagnies anglaises, un surplus de voyageurs tués de 0,02 ou de 22 0/0, et un surplus de voyageurs tués et blessés de 1,67 ou de 327 0/0.

Pour le personnel, pendant la même période, le nombre total des tués est de 3.996 en Prusse contre 4.419 en Angleterre et le nombre des tués et blessés, de 12.208 en Prusse contre 48.642 en Angleterre. Pour 1000 employés et ouvriers il y a annuellement en moyenne, en Prusse, 1.03 tués et 3,16 blessés, et en Angleterre 1,02 tués et 11,12 tués et blessés. La proportion des tués est, à une fraction infinitésimale près, la même ; mais pour les tués et blessés réunis il y a, au désavantage des Compagnies anglaises, une différence de 7,96 ou de 252 0/0.

Ces chiffres confirment la conclusion à laquelle d'autres statistiques nous avaient déjà conduit (1) : il y a, en règle générale, plus de sécurité sur les réseaux d'Etat que sur les réseaux des Compagnies.

Edgard MILHAUD.

1. Voir notre article : *Les accidents de chemins de fer sur les réseaux privés et sur les réseaux d'Etat*, t. II, p. 353 (nº d'octobre 1910).

LA RÉGIE DIRECTE A MONT-DE-MARSAN : EAUX, OCTROI, PLAÇAGE, ABATTOIR, ÉCLAIRAGE

Par Henri LABARBE,
Conseiller municipal à Mont-de-Marsan.

Le principe de la régie directe est en vigueur à Mont-de-Marsan (11.923 habitants) depuis quelques années pour le service des eaux, l'octroi, le plaçage et l'abattoir.

Il ne faudrait pas conclure de là que cette ville marche à l'avant-garde du progrès social; ce serait un mirage.

Les diverses municipalités qui se sont succédées depuis une vingtaine d'années jusqu'en 1909 n'ont eu comme conception économique qu'une seule ambition: éviter l'impôt direct, le centime additionnel. Tous les moyens furent utilisés pour atteindre ce but et c'est ainsi que les régies directes virent le jour. Ces régies ne furent que fiscales; les améliorations apportées consistèrent surtout en relèvement de tarifs; quant au côté économique et social, personne ne s'en préoccupa. Par le jeu naturel des circonstances et parce qu'il ne pouvait en être autrement les résultats financiers furent satisfaisants.

A côté des régies qui marchaient bien, la peur du centime additionnel fit commettre au conseil municipal les plus grandes erreurs dont deux générations auront à payer les conséquences.

Les budgets s'établissaient sur des chiffres complaisants, dissimulant chaque année un déficit; des emprunts fréquents pour des travaux qui ne s'effectuaient pas servaient à niveler la situation, et pour achever ce programme de ruine le conseil eut recours à une prorogation d'emprunt malgré les sages avis du Conseil d'Etat.

Il est évident que des régies directes conçues dans un tel milieu ne peuvent avoir les caractères généreux des organisations idéales.

C'est surtout pour ce qu'il leur manque que ces régies mériteraient d'être étudiées; elles sont susceptibles d'améliorations; ce sera l'œuvre de l'avenir, cependant l'examen des résultats financiers pourra servir la cause de la régie directe.

I. SERVICE DES EAUX.

La ville de Mont-de-Marsan est privilégiée pour son service d'eau potable. Une source très abondante au centre de la cité permet d'utiliser une chute de 5 m. 30 pour actionner une pompe au moyen d'une turbine et faire monter ainsi l'eau dans un réser-

voir de 1,200 mètres cubes, situé sur une colline haute de 30 mètres, à proximité de la ville. Depuis quelques années deux moteurs à gaz viennent en aide à la turbine pendant les périodes de grande consommation.

Cette installation fut faite en partie en 1884; antérieurement le service était à l'état embryonnaire et ne comportait qu'un secteur très réduit.

Ce fut la Société des forges et fonderies d'Aubrives qui, en 1884, entreprit ce service, construisit à ses frais le château d'eau et une grande partie de la canalisation actuelle. Pour toute redevance, elle donnait à la ville une certaine quantité d'eau pour l'arrosage et les services municipaux. Les rendements du début furent faibles; aussi cette société proposa-t-elle à la ville le rachat de la concession. L'affaire fut conclue pour cent mille francs.

En 1891, les résultats ne s'étaient guère améliorés; un rapport fait à cette date contient l'avis ci-après: « Il paraît constant que la distribution d'eau est au point de vue des abonnements sensiblement arrivée à la période de régime et que son rendement financier dans les conditions de tarif actuelles ne subira plus, *quoi qu'on fasse,* que de faibles accroissements. » Cependant, certains édiles ne partageaient pas cette opinion; l'avenir leur a donné raison.

Le résultat de l'exercice 1890 fut le suivant:

240 abonnés (robinet ou compteur)	5.502 40
64 locations de compteur	592 »
38 excédents (6.560 m. c. × 0.20)	1.312 »
	7.406 40

Cette somme n'arrivait pas à couvrir les frais d'exploitation et d'amortissement qui formaient un total de plus de 9.000 fr.

En 1901, le règlement est modifié; les concessions d'eau ne sont plus que d'une seule nature: à débit mesuré. Une taxe forfaitaire de 12 francs par an est fixée pour une consommation de 150 litres d'eau par jour et les excédents sont calculés à 0 fr. 20 le mètre cube. Le prix de location des compteurs est égal au dixième de la valeur de ces appareils; les abonnés ont la faculté d'acquérir eux-mêmes les compteurs, mais dans ce cas, la ville seule a le droit de choisir les modèles et les cède aux abonnés au prix de revient.

Les résultats de 1910 donnent:

654 abonnements, location de compteur . . . Fr.	13.893 85
Excédents	4.467 88
Total . . . Fr.	18.361 73

Les frais d'exploitation prévus au budget pour 5.350 francs ne sont pas dépassés; c'est donc un bénéfice brut de 13.000 francs, duquel 6.000 francs doivent être déduits pour amortissement, soit 7.000 francs net que rapporte chaque année le service des eaux.

Un complément de réseau dont l'établissement est évalué à une vingtaine de mille francs augmenterait encore ce résultat; mais ce projet ne verra le jour que par tronçons et fort lentement, la dépense paraissant exagérée à la majorité du conseil.

Une proposition de tarif à base décroissante pour l'industrie et particulièrement pour les cultures maraîchères très nombreuses aux portes de la ville n'a pas encore eu l'honneur d'être étudiée; sa réalisation est cependant à souhaiter: elle marquera un premier pas vers le véritable but que devrait poursuivre la régie du service des eaux.

II. Octroi

L'octroi est en régie directe depuis 1889. Le dernier fermage en 1888 s'éleva à 120.350 francs. La recette moyenne des trois dernières années, 1908-1910, est d'environ 150.000 francs, les frais de perception: personnel, valeur locative des bureaux, frais de bureaux s'élèvent à plus de 23.000 francs, soit 15 0/0 environ des sommes encaissées.

Le rendement net ressort à 127.000 francs.

Le personnel subalterne est peu payé vu le nombre d'heures de présence exigé, les responsabilités encourues et les rares journées de repos accordées. En revanche, le Préposé en chef est mieux partagé; la compensation n'est pas suffisante.

Les appointements sont établis selon le tableau ci-après:

Préposé en chef	4.200 francs.
1 contrôleur	1.450 —
2 receveurs (gare et abattoir)	1.050 —
1 receveur	1.000 —
1 —	950 —
3 —	900 —
7 —	850 —

A ces sommes, s'ajoutent en fin d'année des gratifications provenant de l'allocation de l'Etat sur les timbres employés.

Ainsi que pour tous les employés municipaux, une retenue de 5 0/0 sur les appointements augmentée d'une somme égale fournie par la ville est portée sur un livret de caisse d'épargne établi au nom de chaque employé.

Une commission étudie actuellement les mesures à prendre en

vue de constituer à tout le personnel municipal une retraite suffisante.

En général, dans le service de l'octroi, la régie directe permet d'assurer plus de régularité dans l'application des tarifs et règlements et d'éviter les abus que certains fermiers tolèrent lorsque arrive l'expiration de leur contrat.

Un seul perfectionnement est à désirer pour l'octroi, sa suppression.

III. Plaçage.

Le plaçage est en régie depuis 1895. Le dernier fermage en 1894 atteignit 32.000 francs. La recette moyenne des trois dernières années 1908-1910 est de 35.000 francs. Les frais de perception s'élèvent à 3.600 francs, soit 3.200 d'appointements et gratifications aux employés d'octroi chargés de ce service supplémentaire et 400 francs pour l'entretien du matériel.

La régie directe a supprimé les nombreux conflits qui surgissaient entre le fermier et les étalagistes. Les tarifs et règlement viennent d'être revisés; certaines taxes sont encore trop élevées; elles viennent s'ajouter aux taxes d'octroi notamment pour la volaille, ce qui empêche les agriculteurs de porter en abondance au marché hebdomadaire les produits de leur élevage. Ce sont de petites villes environnantes qui bénéficient des apports qui échappent au chef-lieu.

La diminution de certaines taxes, réclamées par le commerce local, augmenterait l'importance des marchés, et la recette totale du plaçage en serait accrue; mais la majorité du conseil municipal n'admet pas ce principe économique qui s'est pourtant affirmé dans bien des cas analogues.

IV. Abattoir.

L'abattoir ne possède aucun des perfectionnements modernes.

Jusqu'en 1910, la visite des viandes était prescrite par un règlement dont l'article 2 ci-après peut donner un aperçu du fonctionnement de ce service.

Art. 6. — Afin que les agents de l'autorité et les habitants puissent reconnaître l'identité des viandes sorties de l'abattoir, tous les animaux qui y seront abattus seront marqués aux extrémités des quartiers par une estampille qui sera effectuée par le Receveur de l'abattoir; *toutefois s'il y avait doute pour lui sur la qualité de la viande, il préviendrait immédiatement le vétérinaire pour l'examiner.*

Le nouveau règlement mis en vigueur depuis un an permet une surveillance plus rigoureuse. Deux vétérinaires inspecteurs,

alternant par quinzaine, passent matin et soir l'inspection des viandes sur pied et abattues. Le manque de locaux rend parfois l'application du règlement impossible.

Les taxes d'abatage et de visite arrivaient à 10.300 francs jusqu'en 1910. A la suite de longues discussions, le conseil municipal a fini par accorder l'entrepôt d'octroi pour les viandes de boucherie; cette mesure équitable permet aux bouchers d'expédier hors ville des quantités mensuelles de 10 à 15.000 kilos. Le rendement de l'abattoir bénéficiera de ce fait d'une plus-value de 5.000 francs qui augmentera encore le jour où les aménagements indispensables seront effectués. C'est un abattoir nouveau qui s'impose tant au point de vue de l'hygiène qu'au point de vue industriel.

Les frais d'exploitation de ce service sont:

Allocation aux vétérinaires inspecteurs..........	1.000 francs.
Enlèvement des déchets et ordures..............	250 —
	1.250 francs.

Le concierge est un employé d'octroi dont les appointements ne sont pas prélevés sur le crédit de l'abattoir.

V. Eclairage.

Le traité passé avec la Compagnie d'éclairage au gaz arrive bientôt à expiration. Des propositions de renouvellement du contrat ont déjà été faites par cette compagnie; les conditions offertes n'ont pas été acceptées. Pendant la discussion, la régie directe a été proposée. Tout d'abord, elle semblait irréalisable à certains membres du Conseil, mais leurs appréhensions furent très diminuées par l'étude de cette question dans les nombreux documents publiés dans les *Annales de la Régie directe*. Il est encore difficile de savoir dans quel sens cette question sera résolue, mais la régie a déjà des partisans convaincus.

La consommation du gaz est actuellement supérieure à 400.000 mètres cubes au prix de 27 centimes pour les particuliers et 16 centimes pour la Ville. Avec un tarif permettant l'usage du chauffage au gaz dans tous les ménages, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, la consommation doublera.

Parallèlement à la régie du gaz, l'énergie électrique pour l'éclairage et la force motrice sera très avantageusement produite par la Ville, qui conservera toute sa liberté pour adopter les perfectionnements intéressants et pour traiter avec les Compagnies productrices des Pyrénées le jour où leurs tarifs seraient infé-

rieurs au prix de revient de l'usine municipale, la Régie conservant la distribution du courant aux consommateurs.

Cette importante question de l'éclairage va être mise à l'étude aux premiers jours; il ne devra pas être perdu de vue que, contrairement à l'esprit des régies déjà existantes, l'intérêt des consommateurs ne devra pas être sacrifié aux seules préoccupations fiscales, que le personnel d'exploitation doit bénéficier de tous les avantages que permet de réaliser une administration sagement conduite.

Voilà le programme qui se dresse désormais devant les municipalités actuelles et futures; de sa réalisation dépend l'avenir de cette ville endormie, retardée dans son essor par des erreurs regrettables, mais non irréparables.

Henri LABARBE.

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER

Autriche.

Une ordonnance du ministre des chemins de fer. — Pour donner à la gestion un caractère nettement commercial.

La *Frankfurter Zeitung,* du 27 janvier 1911 (1er feuillet du matin) publie la correspondance suivante:

Vienne, 25 janvier.

Le nouveau ministre des chemins de fer, M. Glombinski, qui a été accueilli avec quelque méfiance par les Allemands, a rendu, le 17 janvier dernier, une ordonnance qui vient d'être connue et qui causera une très vive satisfaction, tout au moins dans le monde du commerce. Le ministre s'exprime ainsi: Les employés de l'administration des chemins de fer de l'Etat doivent, avant tout, ne pas perdre de vue que ces chemins de fer constituent une *entreprise commerciale* et que, par conséquent, pour les affaires de transports et pour toutes celles ressortissant de l'exploitation, les bureaux doivent, dans leurs relations avec les intéressés, tenir compte du caractère commercial de ces fonctions. Sous ce rapport, il faut en première ligne veiller à ce qu'on réponde avec la plus grande rapidité aux demandes de renseignements et autres du public, et à ce que ces réponses soient données, autant que faire se peut, oralement ou par téléphone. Quant à la correspondance, elle doit être rédigée sous les formes les plus simples. J'exige en outre que tous les employés qui se trouvent appelés à être en contact avec le public se montrent aussi prévenants et obligeants que possible. Enfin, je prie instamment tous les chefs de service de faire tout ce qui sera en leur pouvoir pour que l'administration fonctionne d'une manière répondant au caractère commercial du trafic des chemins de fer.

LES BUREAUX PUBLICS DE PLACEMENT EN SUISSE

Tableau d'ensemble. — Création d'un bureau à Lausanne.

Suivant l'exemple d'une série de villes suisses, la ville de Lausanne vient de créer un bureau de placement municipal. En vue de cette création, la municipalité de Lausanne avait présenté au Conseil communal un rapport remarquable sur le développement et l'état présent des bureaux de placement en Suisse. Nous en reproduisons ci-dessous les passages essentiels :

I

Les Offices du travail en Suisse.

L'Association des villes suisses s'est particulièrement intéressée à la question.

En 1901 et en 1903, dans ses assemblées générales de Berne et de Bâle elle inscrivit à son ordre du jour la question suivante : « Mission des villes dans le domaine du placement » et des thèses ainsi conçues furent adoptées :

« 1. Dans le domaine du marché du travail, une organisation qui établisse l'équilibre entre l'offre et la demande est aussi urgente qu'utile. Mais à moins que les communes et l'Etat ne créent les institutions nécessaires à cet effet, il est impossible de satisfaire aux besoins d'un tel équilibre.

« 2. A cet effet, les communes institueront des bureaux de placement (Offices du travail) en aussi grand nombre que possible au moins dans tous les chefs-lieux de canton et dans les autres localités de plus de 5.000 habitants. Tous ces offices du travail, en vue de pouvoir exercer leur activité d'une manière méthodique et dans un cercle assez étendu, seront reliés les uns avec les autres par région.

« 4. Les bureaux de placement doivent avoir un caractère public communal, car ils doivent remplir une fonction sociale et devenir aussi étrangers que possible aussi bien aux visées particulières des patrons et des ouvriers qu'au but de lucre des placeurs professionnels.

« 5. Pour obtenir d'heureux résultats les Offices du travail communaux doivent être dirigés d'une manière absolument impartiale.

« Patrons et ouvriers doivent compter dans l'administration un nombre égal de représentants. Il est absolument nécessaire que le placement soit gratuit, abstraction faite de quelques menus frais d'inscription, et que l'établissement garde une complète neutralité lors des conflits (grèves, etc.) entre ouvriers et patrons touchant les conditions de travail. Le placement doit s'étendre autant que possible à toutes les catégories d'ouvriers, à ceux qui ont appris un métier comme à ceux qui n'en savent point, aux femmes comme aux hommes.

« 6. Vu l'importance sociale de ces offices du travail et le caractère d'utilité générale qu'ils présentent, il est juste et il faut tâcher d'obtenir qu'ils aient l'appui officiel des cantons aussi bien que de la Confédération.

« Cet appui doit consister en subventions et en facilités accordées pour les communications du public avec ces bureaux ou de ces bureaux entre eux (franchise de port, utilisation gratuite du téléphone, réduction du prix de transport pour le placement à la campagne, etc.) .

« 7. Il faut demander en outre à la Confédération de créer une station

centrale qui complèterait l'activité des bureaux régionaux en ce sens qu'elle publierait chaque semaine celles des places offertes par ces bureaux qui dans la semaine en question sont demeurées vacantes. »

L'initiative de l'Association des villes suisses ne demeura pas sans effet. L'activité des Offices du travail existants fut stimulée. Depuis le 1er avril 1905, l'Office du travail de Zurich fonctionne comme station centrale.

Des facilités ont été obtenues de l'Administration des chemins de fer fédéraux en ce sens que pour les parcours de 25 kilomètres au moins il est délivré des billets de 3e classe à moitié prix aux personnes qui obtiennent du travail au dehors par l'entremise des Offices du travail fondés par les autorités communales.

Nous avons procédé à une enquête dans les villes suisses possédant des Offices du travail. En voici les résultats sommaires.

Font actuellement partie de l'Association des Offices du travail, prévue par l'arrêté préfectoral concernant l'encouragement par la Confédération du service de placement du 29 octobre 1909, les bureaux d'Aarau, Bâle, Berne, Bienne, Fribourg, Genève, Rorschach, Schaffhouse, St-Gall, Winterthur, Zurich.

Examinons brièvement l'organisation de ces Offices du travail :

Berne. — L'Office du travail de la ville de Berne a été créé en 1889. Il est placé sous la surveillance d'un conseil d'administration composé de neuf membres ; trois sont nommés par la municipalité, trois par les patrons et les trois autres par les ouvriers.

La gérance de l'Office est confiée à un préposé pour la section des hommes et à une préposée pour celle des femmes. L'Office rassemble tous les renseignements propres à faciliter le placement des intéressés en mettant en rapport l'offre et la demande du travail.

Les locaux nécessaires sont mis par la commune à la disposition de l'Office.

L'entremise de l'Office est gratuite pour la population de la ville. Il est perçu une légère finance pour les placements effectués au dehors.

L'Office s'occupe aussi du placement des apprentis avec le concours du corps enseignant. En 1908, 83 apprentis et apprenties ont été placés par son intermédiaire.

Pour 1908, les dépenses se sont élevées à fr. 15.000, couvertes par la subvention du canton (fr. 3.600), les finances perçues (environ 1.600), le solde est supporté par la ville.

L'Office s'occupe encore de la question des logements en mettant en relations propriétaires et locataires.

En 1908, l'Office a opéré 8.716 placements (hommes et femmes). Les emplois vacants ont atteint le chiffre de 13.102 et les demandes de travail ont été de 17.246.

Depuis 1900, le nombre des placements effectués a presque quadruplé (2.381 contre 8.716).

Dans les cinq années de 1889 à 1893, l'Office a dépensé fr. 28.568 pour 4.445 placements effectués (soit fr. 6,43 par placement) ; de 1904 à 1908, les dépenses ont atteint fr. 50.804 pour 35.521 placements (soit 1 fr. 43 l'un).

En somme, pendant vingt ans, l'Office a dépensé fr. 147.738 pour

191.662 demandes de places (soit fr. 0,77 l'une) et sur 62.445 placements opérés, en moyenne fr. 2,37 par placement.

On constate ainsi que la dépense pour chaque placement va en décroissant à mesure que le nombre des placements effectués augmente.

Si nous comparons, à Berne, les résultats obtenus par l'Office avec ceux constatés dans les bureaux privés, on voit que les frais d'inscription dans ces derniers atteignent fr. 3 et les frais de placement jusqu'à fr. 30 par personne. Des émoluments aussi exorbitants constituent une très lourde charge pour les travailleurs. Pour s'en libérer, l'intéressé doit employer souvent le salaire entier de son premier mois. Dans ces conditions les travailleurs sont contraints de rester dans leur place même si elle ne leur convient pas, car ils n'ont aucun moyen d'en chercher une autre. A ce seul titre, l'institution de l'Office du travail peut être saluée comme un progrès.

Bale-Ville. — L'Office du travail fonctionne depuis une vingtaine d'années. En principe, ses services ne sont gratuits que pour les patrons et les ouvriers domiciliés dans le canton, ainsi que pour les ouvriers du dehors qui se présentent personnellement au bureau pour demander du travail. Les patrons étrangers au canton qui font une offre de travail, verbalement ou par correspondance, doivent payer une finance d'inscription de 50 cent. Il en est de même pour les ouvriers qui réclament par écrit les services de l'Office.

L'Office du travail est géré par un administrateur pour les hommes et par une administratrice pour les femmes.

Une commission de 11 membres présidée par le chef du département de l'intérieur a la surveillance de l'institution. Le placement des apprentis rentre également dans ses attributions.

Un home pour les servantes en quête de places est annexé à l'Office.

Les dépenses de l'Office pour 1908 ont été de fr. 13.810 (y compris un subside de fr. 150 à l'Office central de Zurich).

Les recettes se montent à fr. 2.978 dont fr. 931 de finances d'inscription et fr. 1.788 subvention de l'Etat.

En 1908 par suite de la crise du bâtiment le service de placement est en recul. L'Office a enregistré 12.762 places vacantes contre 14.894 demandes. Il a opéré 10.514 placements.

Pour 100 emplois vacants, 306 hommes ont offert leurs services tandis que pour les femmes 79 seulement se sont présentées.

On constate ainsi une fois de plus que si les salaires féminins laissent parfois beaucoup à désirer, surtout pour les ouvrières de fabrique et celles travaillant à domicile, les femmes sont bien moins exposées au chômage que les hommes.

Sur l'ensemble des Offices de travail suisses, la place de Bâle fournit le cinquième des offres et des demandes d'emploi et presque le quart des placements opérés.

Glaris. — En 1894, il a été adjoint un Office du travail aux quatre stations de secours en nature de Niederurnen, Glaris, Schwanden et Linthal.

Les patrons paient une finance d'inscription de 1 franc qui leur est restituée si dans le délai fixé aucun ouvrier n'a pu être mis à leur disposition. (Les renseignements nous manquent au sujet du coût du bureau de placement.)

L'Office du travail ne s'occupe pas du placement des femmes.

Pour 1908, l'Office a reçu 53 demandes de travail et 28 offres et a opéré 10 placements connus soit le 19 0/0 de la demande.

GENÈVE. — La Chambre du travail pour le canton de Genève a été créée par une loi du 19 octobre 1895.

Elle a pour but principal d'enregistrer les offres et les demandes de travail, d'indiquer aux ouvriers et employés des deux sexes quels sont les débouchés qui s'offrent à leur activité tant en Suisse qu'à l'étranger. Elle s'occupe également du placement des apprentis.

Elle renseigne encore les intéressés sur la législation ouvrière. Tous les renseignements fournis par les organes de la Chambre du travail sont gratuits.

La Chambre du travail est administrée par un comité d'administration nommé par les juges ouvriers des groupes des conseils de prud'hommes, 7 au moins doivent être genevois.

Le comité d'administration choisit dans son sein un bureau composé de 5 membres.

Le secrétaire s'occupe de la gérance de l'office de placement. Il entre en relation avec les institutions analogues.

En 1909, l'Etat a versé à la Chambre de travail fr. 13.000 et la ville de Genève, fr. 2.250.

Les frais généraux se sont élevés à fr. 16.000. Les appointements du personnel (4 fonctionnaires) ascendent à fr. 9.400. Le prix du loyer est de fr. 2.930.

Les résultats obtenus en 1909 sont les suivants :

Offres de places : 9.580 (5.584 hommes et 3.996 femmes).

Demandes de places: 8.144 (5.201 hommes et 2.943 femmes).

Placements effectués : 6.532 (4.512 hommes et 2.020 femmes); soit le 80 0/0 de la demande. Il y a eu 4.440 passants non inscrits.

Sur les chercheurs de places, 4.559 sont Suisses (1.080 vaudois, 1.160 genevois), 3.585 étrangers (dont 2.075 français).

La chambre du travail met à la disposition des ouvriers une bibliothèque et une salle de lecture. En 1908, celle-ci a été fréquentée par 10.786 personnes (soit environ 30 personnes par jour).

WINTERTHOUR. — L'office du travail fut ouvert en 1897. Ses débuts furent difficiles à raison des circonstances toutes spéciales des ouvriers de cette ville.

En 1904, les stations de secours en nature furent chargées de s'occuper du placement des ouvriers. A cet effet, on les considéra comme des succursales des offices du travail de Zurich et de Winterthour. Les offres de travail sont annoncées aux offices deux fois par semaine, centralisées à Zurich, puis transmises avec les renseignements utiles à toutes les stations du canton.

En 1906, la sphère d'activité de l'office du travail s'étendit encore par l'adjonction d'un office de logements chargé de mettre en rapport propriétaires et locataires, mais jusqu'ici le but des promoteurs de cette dernière institution ne paraît pas avoir été atteint d'une manière complète.

Depuis plusieurs années, l'office du travail s'occupe en hiver des ouvriers sans travail.

L'office a dans ses attributions essentielles le placement des ouvriers et des apprentis. Ses services sont gratuits.

Un comité d'administration de 11 membres a la surveillance et la haute direction de l'office. Cinq membres sont élus par les associations de métiers, les cinq autres par l'Union ouvrière de Winterthour. Il est présidé par un membre de la municipalité. Il y a des suppléants. Le comité est nommé pour trois ans.

Le préposé reçoit un traitement de fr. 2.400 à fr. 3.000. Les membres du comité touchent 3 francs par séance .

Pour 1908, le montant des dépenses s'est élevé à fr. 4.100 (soit fr. 3.400 pour le paiement du préposé, 150 fr. de jetons de présence, 50 fr. pour frais de bureau, 200 fr. pour loyer, 200 fr. pour éclairage et chauffage, 50 fr. pour téléphone, 50 fr. divers).

L'office du travail a enregistré 314 offres, 301 demandes d'emplois et opéré 218 placements, soit le 73 0/0.

L'activité du comité d'administration comme chambre de conciliation a été des plus réjouissantes. Jusqu'en novembre 1909, il a fonctionné comme tel dans 15 différends. De cette manière, la plupart des cas de grève ont été aplanis.

Bienne. — Bienne possède une station de secours en nature pour les trois communes de Bienne, Boujean et Leubrigen (Evilard) et un Office du travail, tous deux placés sous la surveillance d'un conseil de 5 membres.

L'Office du travail a été fondé en 1898. Il est administré par un préposé nommé pour deux ans. Le règlement prévoit qu'il est perçu, d'après un tarif, un émolument des patrons suisses et étrangers et des ouvriers étrangers. Le service est gratuit pour les indigents.

La dépense effective est de fr. 6.020 dont l'Etat prend à sa charge la moitié et les trois communes précitées l'autre moitié.

Résultats obtenus en 1908. — Section des hommes : Emplois vacants 1.270. — Demandes d'emplois (non compris les passants), 1.010. — Placements effectués, 1.150.

Section des femmes : Emplois vacants, 1.007. — Demandes d'emplois, 1.014. — Placements effectués, 855.

Zurich. — La matière est régie par une ordonnance du 28 avril 1900 et par un règlement d'exploitation du 1er avril 1908.

Les services de l'Office sont gratuits. Toutefois, celui-ci perçoit des patrons étrangers une finance d'inscription de 50 centimes.

Un comité d'administration composé de 15 membres a la direction de l'Office sous la surveillance de la Municipalité .

La gérance des affaires de l'Office est confiée à un préposé nommé par la Municipalité sur présentation du comité d'administration. Il reçoit un traitement de fr. 4.000 à fr. 5.700. Traitement des employés, fr. 2.000 à fr. 3.700.

Le bureau de l'Office est ouvert de 8 h. à 12 1/2 h. et de 3 à 6 h.

Le coût annuel de l'institution est de fr. 18.920. Ce chiffre ne comprend que les frais d'administration, le prix des loyers n'est pas compris.

En 1908, l'Office du travail de Zurich (relié à l'association cantonale de placement et de secours en nature) a effectué 1.056 placements, dont 656 placements à Zurich et 400 au dehors.

Il existe à Zurich 26 bureaux de placement privés qui ont pourvu au 37 1/2 0/0 des emplois vacants contre 75,8 0/0.

Placements effectués : 6.839 hommes, 1.583 femmes.

Les 11.109 emplois vacants (y compris les apprentis) se répartissent en 8.382 offres de travail ; d'après l'origine : Zurich-Ville 6.761, Zurich canton 960, Vaud 16, Etrangers 34.

L'activité directe (en dehors des stations de secours) a été la suivante en 1908 : Demandes d'emplois, 16.099 (hommes et femmes). — Emplois vacants 11.109. — Placements effectués, 8.422, soit 77 0/0 des emplois vacants et 52 0/0 de la demande.

L'Office s'occupe aussi du placement des apprentis et apprenties. Sur 178 places vacantes, 61 ont été pourvues, soit le 34 0/0. En ce qui concerne ces placements, les résultats obtenus n'ont pas été très appréciables.

Schaffhouse. — L'Office du travail a été créé en 1900.

Le comité de surveillance est composé de 7 membres nommés pour deux ans et rééligibles (un délégué de l'Etat, un de la commune, deux des patrons et trois des ouvriers).

Le préposé est nommé et surveillé par le comité qui fixe son traitement.

Les ressources de l'Office proviennent des subsides de l'Etat, de la ville et des corporations représentées dans le comité de surveillance.

En 1908, les recettes ont atteint fr. 2.149 (subside de la ville fr. 700 et subside de l'Etat fr. 700). Les dépenses se sont élevées à fr. 1.828, laissant un solde créditeur de fr. 321. Le traitement du préposé est fixé à fr. 1.400.

700 placements ont été effectués.

Les demandes de travail ont été au nombre de 1.351. Offres d'emploi, 1.049.

Aarau. — Le placement des travailleurs (hommes et femmes) fait l'objet d'un règlement du 19 août 1903. A cet effet, il a été créé un Office cantonal du travail à Aarau avec succursales dans les districts. Ces filiales sont placées sous la direction et la surveillance du préposé central. Les offres et demandes de travail sont centralisées à l'Office cantonal.

Les dépenses pour l'Office du travail ont été de fr. 5.517 en 1908. Celles des stations de secours en nature annexées à ce service ont été de fr. 11.132. Ces dépenses se répartissent comme suit : 30 0/0 à la charge de l'Etat et 70 0/0 à celle des communes.

Le nombre des demandes de travail a été en 1908 de 9.282 (hommes et femmes).

Les emplois vacants étaient de 2.083 (1.355 hommes et 728 femmes).

Ont été placés : 931 hommes et 250 femmes, soit au total 1.181 personnes (54 0/0).

Le placement des apprentis a presque complètement cessé.

St-Gall. — L'Office a été créé en 1904. Ses services sont gratuits, toutefois une finance d'inscription peut être réclamée pour les placements à l'extérieur.

La commission de surveillance (comité d'administration) se compose de trois membres de la Municipalité (dont le président), de six membres désignés par les associations patronales de la ville (dont une femme),

de six membres désignés par les associations ouvrières (dont une femme), soit en tout de 15 membres.

L'Office est géré par un préposé (administrateur) nommé par la Municipalité.

La haute surveillance appartient au département de police et militaire.

L'Office de St-Gall s'occupe encore de la protection des sans travail et un Office des logements y est annexé.

Pour l'exercice 1908-1909, les dépenses se sont élevées à fr. 12.656.10.

Aux recettes figurent fr. 100 pour frais divers et fr. 500 pour subside de l'Etat.

En 1908-1909, dans la division des hommes, il a été offert 2.413 emplois ; dans celle des femmes, 2.052 ; soit au total, 4.915.

Demandes d'emplois pour les hommes 4.951, plus 1.805 passants, soit en tout 6.756.

Total des demandes (hommes et femmes), 8.118.

Placements connus effectués, 1.615 hommes (le 24 0/0 de la demande) ; 729 femmes. Total, 2.344.

Le canton de St-Gall compte 16 Offices du travail.

Fribourg. — L'Office cantonal a été créé par décret du Conseil d'Etat du 30 décembre 1905.

Le service de placement est gratuit pour les patrons et les ouvriers.

Il existe dans le canton des filiales surtout appréciées par les agriculteurs.

Les listes de vacances de places sont publiées une fois par semaine dans la *Feuille officielle.*

En 1908, le nombre des demandes de travail a été de 2.627 (dont 1.580 Fribourgeois, 575 confédérés et 472 étrangers), plus 1.244 passants non inscrits.

Le nombre des emplois offerts a été de 1.793 (1.587 dans le canton, 183 dans d'autres cantons et 23 à l'étranger).

Il a été effectué 976 placements connus (512 Fribourgeois, 246 confédérés, 219 étrangers). Ce chiffre représente le 36 0/0 de la demande).

En outre, l'Office a placé 756 femmes.

Parfois, il a été impossible de founir toutes les personnes demandant des domestiques.

Les dépenses se sont élevées en 1908 à fr. 8.000 environ pour les hommes et à fr. 3.000 pour les femmes.

Rorschach. — L'Office du travail fondé en 1906 est placé sous la surveillance de la Municipalité. La direction appartient à une commission de 11 membres dont 3 municipaux, 4 nommés par les groupes patronaux et 4 par les groupes ouvriers (dont une femme pour chacun). La gestion des affaires est confiée à un préposé.

Le placement est gratuit pour les deux parties. Toutefois les patrons doivent rembourser certains déboursés.

A l'Office du travail est annexé l'Office des logements.

Pour l'année 1906-1907, la dépense nette a été de 4.572 francs.

Il est à noter que Rorschach est une place industrielle de premier rang. En 1905, elle comptait 849 exploitations industrielles et commerciales occupant 5.975 personnes.

Pour 1906-1907, l'Office a reçu 3.680 offres d'emploi, 3.760 demandes d'emplois, et a opéré 2.052 placements (hommes et femmes), soit le 55 0/0.

A Rorschach, comme partout, il y a pénurie de bras féminins. Pour 100 places vacantes, il n'y avait en moyenne que 63 demandes.

Office central.

En sa qualité d'Office central des Offices du travail en Suisse, le bureau de Zurich est relié avec tous les offices suisses et avec une trentaine de bureaux à l'étranger.

Il centralise tous les renseignements propres à intéresser les autres Offices, publie une liste des emplois vacants qui est transmise deux fois par semaine à tous les Offices de placement de la Suisse, du Grand Duché de Bade et de l'Alsace ainsi qu'à un certain nombre d'autres bureaux étrangers. L'Office central est en outre chargé de la correspondance avec les autorités cantonales et fédérales. Il collectionne les rapports mensuels des sections. Il élabore la statistique de leur activité.

L'introduction de la liste centrale des emplois vacants et la délivrance des billets à prix réduits a grandement contribué à développer le placement interlocal.

Une centralisation bien ordonnée permet de jeter un coup d'œil d'ensemble sur la marche du travail.

A Lucerne, les autorités s'occupent de la création d'un Office du travail. Un crédit de fr. 6.000 a été voté.

Des projets analogues sont à l'étude dans les cantons de Bâle-Campagne et des Grisons.

Jetons un coup d'œil sur l'activité des 11 Offices du travail existant pendant le 1er trimestre de 1910 : Offres d'emplois 15.266, dont 9.767 (63,9 0/0) ont abouti à des placements.

Demandes d'emplois (hommes)	12.510
— — (femmes)	4.205
Total	16.715

Les Offices du travail suisse ont inscrit en juillet 5.564 offres de travail, 5.888 demandes, et effectué 3.864 placements. De plus, ils ont reçu les demandes de 4.968 ouvriers en passage, pour lesquels il n'y avait pas de travail immédiat. Quelques offices constatent encore une amélioration du marché du travail ; d'autres, plus nombreux, annoncent une aggravation. Les offres de places sont en diminution de 1.343 pendant le mois de juillet, les demandes de travail de 484 et les placements de 661. Pour 100 offres de travail pour hommes, il y a eu 125 demandes et pour 100 offres de travail pour femmes, 68,7. En juin, ces proportions ont été respectivement de 106,5 et 63,2. Les ouvriers de passage, parmi lesquels on compte beaucoup de métallurgistes, ont augmenté de 826.

II. *Le rôle de la Confédération* (1).

Le principe du droit au travail écarté ensuite du vote populaire sur l'initiative de 1893 — les Chambres fédérales invitèrent le Conseil fédéral à étudier la question de savoir s'il y avait lieu de réglementer légalement au sujet des offres de travail.

Le 8 novembre 1904, le Conseil fédéral présentait un message suivi de

1. — Voir *Message du Conseil Fédéral* du 7 décembre 1907 et rapport de M. Böhny, directeur de l'Office du travail à Zurich, à l'assemblée générale des Offices du travail à Fribourg, du 24 octobre 1909.

l'ordonnance fédérale du 6 juin 1905 aboutissant à la conclusion suivante : la solution légale du chômage par la Confédération n'est pas possible pour le moment — le Conseil fédéral est invité à poursuivre son étude.

MM. Vogelsanger et Hoffmann, conseillers nationaux, furent désignés comme experts et chargés de présenter un rapport sur l'encouragement à accorder aux Offices de travail et sur les mesures à prendre par la Confédération contre le chômage.

Il ressort de cette double consultation que la première question (encouragement aux Offices du travail) peut être solutionnée par la Confédération et que la seconde (chômage) n'est pas encore mûre. Rappelons à ce sujet qu'une conférence internationale a eu lieu à Paris du 18 au 21 septembre à l'effet de discuter les moyens pratiques de lutter contre le chômage. La ville de Lausanne a un représentant dans le comité local suisse de la dite conférence.

Le 7 décembre 1907, le Conseil fédéral présenta aux Chambres un projet d'arrêté concernant l'encouragement par la Confédération du service de placement.

A l'avenir tous les offices de travail (cantonaux et communaux) qui sollicitent l'appui financier de la Confédération auront à se conformer aux prescriptions fédérales ; leur interprétation a la plus haute importance pour les offices existants et pour les offices à créer.

Citons les articles 1er et 3 de l'arrêté fédéral du 29 octobre 1909 :

« Article premier. — La Confédération, en vue d'encourager le service de placement, alloue des subsides :

a) Aux établissements publics de placement (offices du travail ou bureaux de placement des cantons et des communes) ;

b) Aux associations cantonales de secours en nature, en tant qu'elles participent au service public de placement et dans la mesure où elles y participent ;

c) A l'association des offices suisses du travail.

« Art. 3. — La Confédération alloue les prestations suivantes :

a) Le remboursement des frais occasionnés par le service central des bureaux publics de placement ;

b) Un subside pouvant s'élever jusqu'au tiers des dépenses des divers bureaux de placement ; les frais de mobilier et de construction n'entrent pas en ligne de compte ;

c) Aux associations cantonales de secours en nature, un subside de 50 centimes pour chaque placement ;

d) A l'association des offices suisses du travail, une subvention annuelle s'élevant à la moitié de ses dépenses. »

Le versement du subside fédéral pouvant s'élever jusqu'au tiers des dépenses des bureaux de placement (les frais de mobilier et de construction n'entrant pas en ligne de compte (art. 3, *b*), est subordonné en première ligne à la condition d'opérer gratuitement le placement pour les deux sexes, pour les deux parties (patrons et ouvriers) et pour tous les métiers.

Toute finance d'inscription perçue généralement par les offices existants, soit dans le pays soit à l'étranger est supprimée — par le motif principal qu'elle entraînait des retards et même fréquemment la renonciation à l'ordre transmis.

Un autre réquisit des offices publics de travail est l'impartialité et la neutralité (art. 2, *c* et *d*).

La parité dans la composition des commissions de surveillance est indispensable en vue d'inspirer et de fortifier la confiance qui sont une des conditions essentielles de ces offices.

L'attitude de ceux-ci en cas de conflits collectifs a été trop souvent pour eux une pierre d'achoppement.

Neutralité dans l'exploitation et dans l'attitude à prendre, tel est le principe dirigeant posé par l'arrêté fédéral.

Jusqu'ici, d'après les dispositions réglementaires des offices de travail, la fameuse clause de grève ne trouvait son application qu'en cas de grève, c'est-à-dire qu'aussitôt une grève déclarée l'office intéressé l'annonçait dans ses locaux, mais continuait son activité sans prendre en considération le conflit existant. Récemment par l'introduction du lock-out, cette clause a pris une plus grande extension. Les ouvriers en appelèrent à la neutralité des offices afin d'obtenir que le lock-out soit assimilé à la grève et que les ouvriers en quête de travail soient également informés de sa déclaration.

Les offices donnent cette revendication pour fondée. Cette conception fut admise par les rapporteurs de 1906, MM. Vogelsanger et Hoffmann, et fut acceptée par les chambres fédérales malgré une énergique opposition.

Les objections faites à la conception d'après laquelle le lock-out doit rentrer dans la catégorie des différends entre patrons et ouvriers se résument comme suit :

Aux yeux des entrepreneurs, l'annonce de l'existence d'une grève, donnée par l'office aux ouvriers qui cherchent du travail, constitue une violation de la neutralité de ces institutions, car on ne renseigne pas l'entrepreneur sur la question de savoir si l'ouvrier en quête de travail est un gréviste mis à pied. La publication du lock-out constitue une plus grande injustice encore. Dans la règle, une grève atteint de plus grands cercles tant patronaux qu'ouvriers, qu'un lock-out.

La mise à l'index n'impose pas de sacrifices à l'ouvrier tandis qu'elle peut porter préjudice au patron. Souvent les déclarations de grèves sont précédées de conciliabules, elles n'éclatent pas inopinément. En conséquence, l'ouvrier peut prendre ses mesures à l'avance.

Le but du boycottage est de retarder et si possible d'empêcher les entrepreneurs dans leurs travaux pour les rendre plus accommodants vis-à-vis des revendications ouvrières. La liste noire des patrons poursuit en sens inverse, le même but. Ainsi les offices n'agiraient que logiquement, au cas où les ouvriers seraient avisés par eux de lock-out, en communiquant ainsi aux patrons en quête d'ouvriers quels sont ceux qui figurent sur une liste noire patronale. Or, l'une et l'autre prétention sont insoutenables ; autrement on ferait le jeu des ouvriers et des patrons et l'office perdrait son impartialité.

Tel est le langage des entrepreneurs.

Du côté ouvrier on réplique. La neutralité des offices n'existe qu'au cas où ils s'abstiendraient de prendre position en cas de conflits collectifs. Alors seulement l'Office est neutre et répond à son but.

La mise à l'index lie tous les compagnons du même métier, organisés ou pas, et les ouvriers qui prennent du travail dans un atelier ou une

usine mis à l'index encourent le mépris et la réprobation de leurs maîtres.

On ajoute : l'ouvrier et avant tout l'ouvrier organisé a incontestablement le droit d'avoir connaissance d'un lock-out et d'un boycottage par les soins de l'office du travail.

Au point de vue du but poursuivi par les offices publics — c'est-à-dire dans l'intérêt même des patrons — la publication du lock-out est une mesure absolument justifiée, fondée en droit.

Pour combattre la publication des boycottages, les entrepreneurs font encore valoir le fait qu'ils sont déclarés souvent sans entente préalable avec les patrons, à la légère et par une faible minorité d'ouvriers.

D'autre part, il faut tenir compte du fait qu'en réalité l'atittude des offices de travail en cas de conflits collectifs est loin d'avoir l'importance qu'on lui attribue, parce que dans la plupart des cas, la neutralité des offices n'est pas en cause, les organisations de combat veillant elles-mêmes à ce que les ouvriers ne recourent pas aux soins des offices publics de placement pendant la durée de la grève.

On peut poser en principe que l'activité et le succès des offices de travail dépendent de l'existence et de l'observation consciencieuse de la clause de la grève et celle-ci doit être réellement considérée comme le fondement de leur neutralité.

Rappelons les termes de l'arrêté fédéral relativement à la question qui nous occupe :

Art. 2, *d*. — « En cas de grève, de lock-out et de boycottage, les établissements continueront à fonctionner, mais signaleront le conflit, d'une manière appropriée, aux personnes réclamant leurs services. »

Dans le but de permettre aux offices publics de travail de réaliser complètement leur but, au point de vue social, il est essentiel que leur sphère d'activité s'étende au moins sur tout le territoire suisse et qu'elle entraîne toutes les branches de l'activité humaine et régularise le marché du travail dans toutes ses manifestations. Dans ce sens, l'arrêté fédéral prévoit la centralisation des offices du travail (art. 2, *e*).

Les traits fondamentaux de l'association suisse des offices de travail remontent déjà à 1903, date de la fondation de cette dernière à Zurich.

L'intervention de la Confédération dans ce domaine n'apporte donc aucun changement dans l'organisation de cette association.

L'arrêté fédéral prévoit l'établissement d'une statistique englobant les résultats de l'activité de tous les offices de l'association. Quelle que soit l'importance de la statistique nous pensons qu'il sera bon, au début tout au moins, de ne pas surcharger les offices de travaux de ce genre ; leurs efforts doivent tendre avant tout à augmenter le nombre des placements.

Sous réserve de l'accomplissement des conditions que nous avons brièvement indiquées, la Confédération alloue les subventions ci-après (art. 3 de l'arrêté fédéral).

a) Le remboursement des frais occasionnés par le service central des bureaux publics de placement .

Ce poste représente fr. 4.000.

b) Subside pouvant s'élever jusqu'au tiers des dépenses des bureaux de placement.

Ce poste peut être évalué à fr. 31,750.

c) Aux associations cantonales de secours en nature, un subside de 50 centimes pour chaque placement, fr. 3.000.

d) A l'association des offices suisses du travail, une subvention annuelle s'élevant à la moitié de ses dépenses, fr. 1.000.

Les subventions de la Confédération s'élèvent donc approximativement à fr. 39,750 auxquels il y a lieu d'ajouter fr. 2,700 pour remboursement de frais de poste et téléphone, soit au total fr. 42,450.

Pour avoir droit au subside fédéral, les offices devront remettre au département fédéral de l'industrie leurs statuts et règlements ainsi que leurs budgets approuvés par les organes compétents, leurs comptes annuels, leurs rapports de gestion. Le département aura en son temps le droit d'exercer son contrôle sur les établissements subventionnéss.

Après de vives discussions aux Chambres, le projet d'arrêté du Conseil fédéral à son article 5 fut amendé par une adjonction à l'article 6, disant en substance que le Conseil fédéral est autorisé à subventionner, sous réserve des conditions prévues à l'article 2, *les bureaux de placement organisés par des associations professionnelles.*

Dans ces cas, la subvention ne pourra dépasser le montant de celles allouées pour d'autres intéressés (canton, communes, etc.).

Dans ce but, fr. 6.000 ont été portés au budget.

A l'appui de l'amendement on fit valoir le fait qu'il existe des bureaux de placement professionnels neutres ne poursuivant aucun but politique et donnant de bons résultats et qu'ils étaient aussi dignes de l'appui financier de la Confédération.

Au Conseil national, la minorité de la commission demandait au contraire la suppression de cet amendement de nature à provoquer du mécontentement, des contestations et à nuire au principe d'impartialité qui est à la base de l'institution des offices publics de travail.

En résumé, quelque opinion que l'on puisse avoir au sujet de l'extension qui a été admise, il est incontestable que l'arrêté fédéral que nous venons d'analyser réalise un progrès et favorise le développement des offices de travail qui dans la pratique ont rendu des services signalés.

C'est avec raison que le rapporteur de la commission du Conseil national a pu dire que l'arrêté soumis à son examen, sans réaliser l'idéal du genre, contribuera, grâce à la participation financière de la Confédération, à donner à la création d'offices de travail une vive impulsion et augmentera leur bienfaisante influence.

III. *Le bureau officiel de placement de Lausanne.*

La ville de Lausanne possède 12 bureaux de placement privés.

En 1907, on évaluait à un chiffre entre 180 et 200 le nombre des bureaux de placement dirigés dans un but lucratif (Bâle 15, Lucerne 16, Schaffhouse 12, Soleure 8, Saint-Gall 11, Glaris 3, Valais 3, Neuchâtel 5, Genève 25, Zurich 30, etc.).

Dès avril 1893 à septembre 1895, sur l'initiative de la commission centrale des conseils de prud'hommes, des négociations ont eu lieu entre celle-ci, l'Etat de Vaud et la commune de Lausanne en vue de la création d'un bureau officiel de placement.

Ces tractations ont abouti à l'élaboration d'un règlement — qui n'a pas été soumis au Conseil communal et qui a été approuvé par la municipalité en date du 27 novembre 1895.

Analysons-en brièvement les principales dispositions.

L'article 1er indique le but de l'institution qui est jointe au greffe central des conseils de prud'hommes.

L'inscription est gratuite (art. 3) pour les personnes qui cherchent du travail.

L'inscription des maîtres et patrons à la recherche de gens de service ou de travail est soumise à une finance de 1 fr. (art. 4).

Les dépenses d'administration sont couvertes :

a) Par une subvention annuelle de l'Etat de fr. 600 ;

b) Par une subvention de même somme de la commune de Lausanne ;

c) Par les finances d'inscription (art. 5).

Le bureau est administré par le greffier central des conseils de prud'hommes sous la surveillance du Conseil d'Etat, de la municipalité de Lausanne et de la commission centrale (art. 7).

Le règlement prévoit d'autres dispositions ultérieures relatives à la sphère d'activité du bureau officiel de placement, dispositions qui n'ont jamais vu le jour.

A la fin de chaque année, les comptes et rapports de gestion doivent être soumis au Conseil d'Etat et à la Municipalité de Lausanne (art. 8).

Les résultats obtenus depuis la création du bureau officiel de placement des conseils de prud'hommes sont les suivants :

Années	Demandes de travail	Demandes d'ouvriers	Personnes placées
1896	1.063	538	329
1897	608	385	325
1898	993	287	248
1899	1.675	542	400
1900	1.205	379	315
1901	730	191	180
1902	1.160	190	150
1903	930	228	180
1904	753	160	128
1905	720	118	114
1906	667	135	148
1907	362	56	85
1908	531	115	100
1909	553	105	95

Les personnes placées se répartissent comme suit :

Années	Domestiques et ouvriers de campagne	Vachers et fromagers	Manœuvres et journaliers	Cuisinières, femmes de chambre, domestiques de ménage, bonnes, etc.
1896	76		10	243
1897	80	19	20	206
1898	51	13	30	154
1899	60	57	62	221
1900	55	45	32	183
1901	40	25	30	85
1902	42	12	40	56
1903	64	27	19	70
1904	43	20	15	50
1905	28	9	22	55
1906	36	11	28	60
1907	25	17	13	30
1908	50	25	13	12
1909	55	15	12	13

Nous donnons ci-dessous un tableau comparatif de l'activité des offices de travail suisses et de celle du bureau officiel de placement de Lausanne.

	Zurich	Bâle-Ville	Genève	Berne	Lausanne	St-Gall	Bienne
Emplois vacants...	11.119	12.762	9.580	13.102	115	4.915	2.277
Demandes de travail............	16.099	14.894	8.144	17.246	531	8.118	2.024
Placements effectués............	8.422	10.514	6.532	8.716	100	2.344	2.005
Population (chiffres ronds)..........	184.000	131.000	124.000	80.000	60 500	55.000	29.000

	Winterthour	Fribourg	Schaffhouse	Rorschach	Aarau	Glaris
Emplois vacants...........	314	1.587	1.049	3.680	2.083	28
Demandes de travail......	301	2.627	1.351	3.760	9.282	53
Placements effectués.......	218	976	701	2.052	1.181	10
Population (chiffres ronds)..	28.000	21.000	17.000	13.300	8.000	4.900

Un coup d'œil jeté sur ce tableau suffit à démontrer que ce dernier ne répond pas à sa destination.

L'idée de joindre un bureau de placement au greffe des conseils de prud'hommes ne paraît pas avoir trouvé de l'écho en Suisse. Dans les négociations qui eurent lieu de 1893 à 1895, au sujet de la création de ce service, il fut question d'une institution analogue qui existait au Locle. Il résulte des informations que nous avons prises qu'il n'existe pas dans cette ville de bureau officiel de placement, mais une association locloise du bureau du travail, dont le président des prud'hommes fait partie comme secrétaire-caissier.

Ce bureau revêt un caractère purement privé, et son activité s'exerce surtout en temps de crise industrielle.

Le moment est venu, nous paraît-il, de créer à Lausanne un office de travail tel qu'il existe déjà dans douze villes suisses. Cette institution revêt une grande importance économique.

C'est là un premier pas dans la lutte contre le chômage, un des grands dangers de l'heure présente, problème sur lequel, en 1897 déjà, l'attention du Conseil communal était attirée. A cette époque, la municipalité commença une étude de la question. Mais elle n'a pas abouti jusquici à des conclusions précises.

Il va de soi que le nouveau service que nous vous proposons de créer ne doit pas se borner à devenir un rouage dans une organisation centrale, qui ne rendrait aux salariés que des services fort problématiques.

Il importe que notre Office du travail de Lausanne — comme le demandait M. V. Bergier dans son rapport du 12 octobre 1909 — soit entièrement neutre, qu'il respecte nos habitudes et nos traditions vaudoises. C'est en nous animant de cet esprit que nous vous proposons la création de notre Office du travail.

L'Etat de Vaud consent à subventionner cette institution pour la somme de fr. 1.500 pour l'année 1911.

Il vient de se constituer à Lausanne une association ayant pour but de centraliser l'assistance publique. Ses affinités avec l'institution projetée

sont évidentes, et la connexité à établir entre les deux services pourra faire l'objet d'ultérieures décisions.

IV. *Conclusions.*

Fondé sur les considérations qui précèdent, nous venons vous prier, Monsieur le Président et Messieurs, de prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

Vu le préavis de la Municipalité en date du 21 novembre 1910 ;
Ouï le rapport de la commission chargée d'examiner cette affaire ;

DÉCIDE :

1° De dénoncer pour le 31 décembre 1910 l'accord intervenu entre l'Etat et la Commission centrale des Conseils des prud'hommes de Lausanne en date du 27 novembre 1895 — concernant la création d'un bureau de placement ;

2° De créer à Lausanne un office du travail (bureau de placement officiel) ;

3° D'adopter, pour cet office, le règlement dont suit la teneur :

Règlement général concernant l'Office du travail de Lausanne.

Article premier. — L'Office du travail (bureau officiel de placement) de Lausanne a pour but de procurer d'une manière impartiale aux personnes des deux sexes, tout genre de travail rentrant dans les arts et métiers, l'industrie, l'agriculture, le commerce et l'économie domestique. Il s'occupe également du placement des apprentis.

Art. 2. — L'Office du travail constitue un service relevant de l'administration générale communale. Il fait partie de l'association suisse des Offices du travail et entretient des relations suivies avec les divers offices et la station centrale suisse.

Art. 3. — Le service de placement est gratuit pour les deux parties. Les frais occasionnés par des démarches spéciales peuvent être exigés des personnes qui en sont la cause.

Art. 4. — En cas de grève, de lock-out et de boycottage, l'Office du travail continuera à fonctionner, mais il devra signaler le conflit d'une manière appropriée aux personnes réclamant ses services.

Art. 5. — L'Office du travail est gérée par un préposé de langue française connaissant l'allemand et si possible l'italien.

Art. 6. — La direction et la surveillance de l'Office du travail sont confiées à une commission composée de neuf membres présidée par un membre de la Municipalité. Cette autorité désigne le dit membre ainsi qu'un second membre qui peut être choisi hors de son sein, parmi des personnes qui ne sont ni patrons, ni ouvriers. Un membre est désigné par l'Etat de Vaud. Il ne doit être ni patron ni ouvrier. Trois membres de la commission son désignés par les patrons et trois par les ouvriers, suivant présentation de la Commission centrale des Conseils de prud'hommes de Lausanne.

L'Office est placé sous la haute direction de la Municipalité.

Art. 7. — Les dépenses de l'Office sont couvertes :

a) Par une subvention de la Confédération, dans les limites prévues à l'article 3 *b* de l'arrêté fédéral du 20 octobre 1909 ;

b) Par une subvention de l'Etat de Vaud ;

c) Par le remboursement des frais extraordinaires prévus à l'article 3 du présent règlement.

Le solde des dépenses est à la charge de la commune.

Art. 8. — En cas d'abus commis par des personnes qui ont recours aux services de l'Office, la commission de surveillance peut, après enquête et suivant la gravité des cas, interdire aux dites personnes pour un temps plus ou moins long l'utilisation du bureau de placement.

Cette décision peut être portée par voie de recours devant la Municipalité qui prononce en dernier ressort.

Art. 9. — Les comptes et le rapport annuel de gestion de l'Office du travail doivent être transmis à la Municipalité avant le 31 janvier.

Art. 10. — Un règlement de service approuvé par la Municipalité fixera les heures d'ouverture du bureau ainsi que toutes les questions d'organisation intérieure.

Art. 11. — Le présent règlement entrera en vigueur aussitôt qu'il aura été sanctionné par le Conseil d'Etat.

4° D'allouer à la Municipalité et de faire figurer au budget de 1911, sous Titre I, § 8, Office du travail, un crédit de fr. 7.000, somme représentant les dépenses occasionnées par le dit Office du travail, les subventions de la Confédération et de l'Etat de Vaud devant être portées en recettes au chapitre correspondant ;

5° Que l'Office du travail commencera à fonctionner dès le 1er avril 1911;

6° De modifier comme suit les articles 34, 74 et 88 du règlement pour la Municipalité du 27 juillet 1906 :

Art. 34, ajouter : 4° l'Office du travail.

Art. 74, ajouter : le personnel du bureau de l'Office du travail, soit un chef de bureau et des commis.

Art. 88, ajouter : chef de bureau de l'Office du travail, fr. 3.200 à 4.000.

Le Syndic, A. SCHNETZLER. *Le Secrétaire,* A. HAMMERLI.

Le règlement ci-dessus a été adopté par le Conseil communal de Lausanne le 20 décembre 1910. E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Ugo GIUSTI, *Le Finanze Municipali italiane nell' anno 1909,* 62 p., in-8, Florence, Alfani e Venturi, édit., 1910.

Cette étude du chef du bureau de statistique de la commune de Florence, rédacteur de l'*Annuaire statistique des villes italiennes,* contient une série de remarques fort instructives sur l'état présent de la comptabilité des communes italiennes et sur les réformes à réaliser dans ce domaine. Plusieurs tableaux statistiques donnent un aperçu d'ensemble de la situation financière des principales villes italiennes et permettent de mesurer exactement la place qu'occupent les régies municipales dans leurs budgets. E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.

3e Année | N° 24 | Avril 1911.
LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE EN ALLEMAGNE

Par Hugo LINDEMANN,
Député au Landtag de Wurtemberg (Stuttgart-Degerloch)

L'assurance contre l'incendie est pratiquée en Allemagne par des compagnies privées et par des établissements publics. Abstraction faite des nombreuses sociétés d'importance purement locale, il existe en Allemagne 16 grandes mutuelles et 32 compagnies d'assurance contre l'incendie. Quant aux établissements publics d'assurance-incendie, ils sont au nombre de 52 et présentent de notables différences au point de vue de l'origine, de la personnalité civile, de la compétence et de l'organisation. D'après la statistique officielle du bureau impérial de contrôle pour l'assurance privée, les sommes assurées en 1906 se montaient à 97 milliards 400 millions de marks pour les compagnies, à 63 milliards 588 millions de marks pour les établissements d'assurance publics. et à 13 milliards 604 millions de marks pour les mutuelles. L'état des recettes et des dépenses pour ces trois groupes principaux est indiqué dans le petit tableau suivant, extrait du *Handwörterbuch der Staatswissenschafften,* 3e édit., vol. IV, p. 94.

	52 établissements publics d'assurance contre l'incendie	16 Mutuelles	32 Compagnies
	(En 1.000 marks)		
RECETTES :			
Cotisations ou primes (brut).....	78.343	36 094	190.347
Revenus divers................	73.660	33.935	107.134
DÉPENSES :			
Indemnités et frais d'enquêtes...	51.708	10.294	90.291
Frais divers, contributions aux services d'incendie, sommes consacrées à d'autres buts publics, amortissements........	16.094	5.114	34.389

Les établissements publics d'assurance contre l'incendie sont, en Allemagne, beaucoup plus anciens que toutes les autres entre-

prises analogues. Ils remontent en partie aux guildes du moyen-âge, dont plusieurs d'entre eux ne sont qu'un plus ample développement. C'est ainsi que, dès le XVII[e] siècle, existaient une grande Caisse provinciale d'incendie dans le Schlesvig-Holstein et plusieurs importantes caisses de ce genre dans les plaines basses de la Vistule. La caisse d'incendie de Hambourg remonte jusqu'à l'année 1677, date à laquelle plusieurs petites caisses à caractère corporatif fusionnèrent en une seule. A côté de ces caisses créées par les intéressés eux-mêmes, le XVIII[e] siècle vit se constituer d'autres établissements publics d'assurance, dus à l'initiative du pouvoir absolu. Ces établissements, qui se bornaient presque sans exception à l'assurance des immeubles, avaient pour double tâche d'empêcher leurs adhérents de tomber dans la misère par suite d'incendie et de favoriser le crédit hypothécaire en donnant plus de sécurité aux bases sur lesquelles il repose. Bon nombre de ces caisses officielles furent investies d'un véritable monopole et les intéressés étaient tenus d'y adhérer. Les versements des assurés étaient recouvrés par le fisc et avaient donc plutôt le caractère d'un impôt que d'une prime d'assurance. Souvent il n'existait pas d'échelle de risques, ou bien l'on ne distinguait qu'un petit nombre de catégories. Il en résultait, dans l'administration, une grande simplicité et beaucoup d'économie, qui permettaient de fixer assez bas le taux des primes ou, plus exactement, des contributions à la caisse d'incendie. L'obligation d'adhérer à ces caisses ne fut supprimée en Prusse, d'une façon à peu près générale, qu'au cours du XIX[e] siècle.

Les établissements publics d'assurance contre l'incendie se sont développés assez rapidement en Allemagne, où ils ont toujours été énergiquement soutenus par le gouvernement. Au point de vue de leur organisation, les uns sont des institutions de l'Etat ou dirigées par l'Etat, les autres ont été créés soit par les communes, soit (notamment en Prusse) par les provinces. Un quatrième groupe s'est constitué sous forme d'annexes à des établissements publics servant au crédit hypothécaire rural, principalement au crédit hypothécaire sur biens équestres. Les établissements de l'Etat, ou dirigés par l'Etat, comprennent le *Domänenfeuerschädenfonds für die Kgl. Preussischen Domänen*, dont le siège est à Berlin et qui assure contre le feu les bâtiments dépendant des domaines affermés par le Trésor prussien, la *Gebäudebrandversicherungsansalt* du royaume de Bavière, la *Landesbrandversicherungsantalt* du royaume de Saxe, la *Gebäudebrandversicherungsanstalt* du royaume de Wurtemberg, et les offices d'assurance

d'autres états Allemands tels que les Grands-Duchés de Bade, de Hesse, d'Oldenburg et de Saxe-Weimar, les duchés de Saxe-Altenburg, Brunswick et Anhalt, les principautés de Lippe-Detmold et Waldeck, ainsi que les deux villes libres de Lubeck et de Hambourg. Des établissements d'assurance communaux, c'est-à-dire limités au territoire d'une ville et administrés par les autorités municipales, existent à Elbing, Thorn, Stettin, Stralsund, Berlin et Breslau. Le troisième groupe est constitué par les établissements provinciaux. Parmi ceux-ci, les uns ont été, dès l'abord, créés pour toute l'étendue d'une province, tandis que d'autres, nés de la fusion de diverses caisses embrassant de moins vastes territoires, n'ont été rattachés que par la suite aux administrations provinciales. Parmi les établissements de ce groupe, nous citerons les *Feuersozietäten* des provinces de Prusse orientale, Prusse occidentale, Posnanie, Poméramie, Brandebourg, Silésie, etc. Il arrive aussi qu'il existe dans une province deux de ces sociétés, l'une groupant les villes, l'autre les villages : tel est le cas pour le Brandebourg et la Saxe prussienne. Le quatrième groupe, enfin, se rattache, comme nous l'avons dit, aux établissements publics de crédit hypothécaire, appelés en Prusse *Landschaften*. Tels sont, par exemple, la *Feuersozietät* de la *Landschaft* de la Prusse occidentale, la *Vereinigte Landschaftliche Brandkasse* de Hanovre, les deux *Landschaftliche Brandkassen* (l'une pour les villes et les bourgs, l'autre pour les villages) de la Frise orientale, etc. Il existe en outre des sociétés analogues, mais rattachées à d'autres organisations foncières, notamment à celles de la grande propriété seigneuriale, telles que la *Feuersozietät* de la noblesse de la principauté d'Halberstadt, la *Schleswig-Holsteinische Adlige Brandgilde*, etc.

Cette énumération sommaire nous montre qu'on peut distinguer en Allemagne, du moins en ce qui concerne l'assurance des immeubles contre l'incendie, deux parties assez nettement tranchées. D'une part se trouve la Prusse. Ici, à côté des établissements d'assurance publics, se rencontrent des entreprises privées ayant une assez grande extension. L'obligation de l'assurance, obligation qui, en somme, équivaut à un monopole, n'existe en Prusse que pour les bâtiments des domaines dépendants du Trésor, ainsi que dans le ressort de la *Landschaftliche Feuerversicherungsgesellschaft* de la Prusse occidentale (mais, dans cette province, seulement en ce sens que les bâtiments d'habitation et d'exploitation des propriétés sur lesquelles la *Landschaft* possède des hypothèques, ainsi que ceux construits sur les dépendances de ces pro-

priétés, doivent être assurés), dans les deux *Landschaftliche Brandkassen* de la Frise orientale, dans la *Hessische Brandversicherungsanstalt* de Cassel, dans la *Hohenzollernsche Immobiliarfeuersozietät* et enfin dans les quatre *Feuersozietäten* de Berlin, Breslau, Stettin et Thorn. Dans ces dernières, cependant, l'obligation est limitée ; à Breslau, par exemple, elle ne s'étend qu'aux quartiers de l'intérieur, et à Stettin qu'à la partie de la ville comprise dans le périmètre des anciennes fortifications. Les autres établissements publics d'assurance-incendie qui existent en Prusse doivent concurrencer, au point de vue de la clientèle, les compagnies privées.

L'autre partie comprend le royaume de Saxe et quelques Etats thuringiens, le Mecklenburg (pour le Domaine, c'est-à-dire les propriétés du souverain), Oldenbourg, Waldeck, Lippe-Detmold et Hambourg, et principalement toute l'Allemagne du Sud, à l'exception de l'Alsace-Lorraine où se manifeste cependant, depuis quelque temps, une tendance à la création d'un établissement public d'assurance-incendie. En Bavière, dans le Wurtemberg et dans les grands-duchés de Bade et de Hesse, les établissements publics d'assurance-incendie sont tous ou bien obligatoires pour les propriétaires fonciers ou du moins (en Bavière par exemple) en possession du monopole de l'assurance, ce qui aboutit au même résultat. Dans tous ces Etats, l'entreprise privée est exclusivement limitée à la propriété mobilière et aux risques de l'assurance immobilière non assurés par les établissements publics, ces derniers se réservant en effet le droit d'exclure de l'assurance certaines catégories de bâtiments (1).

A part cette exception, toute la propriété immobilière est assurée par les établissements publics. En dehors de la Bavière, la *Landesversicherungsanstalt* de Brunswick et la *Provinzialfeuersozietät* de la province de Saxe posèdent également le monopole de l'assurance.

De date baucoup plus récente sont, en Allemagne, les entreprises privées. La première Compagnie d'assurance-incendie fut une société par actions fondée à Berlin en 1812 ; puis il s'en créa une à Leipzig en 1819, et c'est en 1821 qu'Arnoldi fonda à Gotha la première mutuelle. Mais ce ne fut que dans la seconde moitié du XIXe siècle que l'assurance privée commença à s'étendre et à prendre un rapide essor, en faisant souvent une forte concurrence

1. Nous reviendrons plus loin sur la question de l'obligation faite aux propriétaires d'assurer leurs biens et de l'obligation pour les établissements publics d'accueillir les risques.

aux établissements publics. La lutte entre ces deux catégories d'établissements d'assurance a eu sa répercussion dans l'étude théorique de la question de savoir si l'assurance contre l'incendie doit constituer une entreprise privée ou une entreprise publique. Vers 1870, von Hülsen et H. Brämer avaient déjà réuni, dans la *Revue du bureau royal prussien de statistique* (*Zeitschrift des Kgl. Preussischen Statistischen Bureaus*), puis dans leur dissertation intitulée « *Die öffentlichen Feuerverssicherungsanstalten in Deutschland und ihre rechtliche Stellung gegenüber den Privatfeuerversicherungsanstalten* » (*Les établissements publics d'assurance contre l'incendie en Allemagne et leur situation juridique en face des établissements privés*), les arguments en faveur de l'assurance publique, tandis que Knoblauch et Eugène Richter rassemblaient ceux qui militaient pour l'assurance privée. Dans les années quatre-vingts, cette question fut l'objet de vives discussions et, ces années dernières, les attaques contre les Compagnies privées ont augmenté en nombre et en intensité. On se plaint qu'elles forment des cartels, qu'elles règlent les primes de façon arbitraire et adoptent des tarifs exagérés, qu'elles montrent trop de rigueur dans leurs relations avec les assurés et ne les protègent contre les risques que d'une façon insuffisante. Et ces plaintes s'expriment non seulement dans la presse, mais encore et surtout au sein des Parlements. C'est ainsi que, en février 1909, le gouvernement d'Alsace-Lorraine, sur les instances du *Landesausschuss* (*Comité du Pays*) (1), a publié un mémoire dans lequel est étudiée à fond la création, dans le *Reichsland* (*Pays d'Empire*) (2), d'un établissement public d'assurance pour les bâtiments. Le mémoire conclut que cette création est désirable et qu'un établissement de ce genre aurait un avenir assuré. Il recommande d'organiser cet établissement sous forme d'une mutuelle dirigée par l'Etat et ayant le monopole de l'assurance des immeubles. Ce mémoire n'a pas encore été suivi d'une décision du *Landesausschuss*, mais il n'en est pas moins un symptôme de la profonde hostilité que les Compagnies privées rencontrent actuellement dans les pays qui, comme l'Alsace-Lorraine, sont complètement livrés à leur exploitation et où n'existe pas le contre-poids que constituent les établissements d'assurances publics (3).

1. C'est le nom constitutionnel du Parlement d'Alsace-Lorraine.

2. C'est le nom constitutionnel de l'Alsace-Lorraine.

3. En Alsace-Lorraine, l'assurance contre l'incendie est tout entière entre les mains de compagnies privées. 34 compagnies par actions, dont 26 allemandes et 8 étrangères, ont constitué en 1882 un syndicat, dans le but de mettre fin à l'abaissement continuel des primes (résultat d'une concurrence effrénée) et

Le développement de la controverse théorique dont nous venons de parler se trouve rapidement esquissé dans une étude du D[r] F. Lübstorff, *Œffentlicher Betrieb und Privatbebrieb der Feuerversicherung, dargestellt auf Grund der Erfahrungen in Mecklenburg (L'Exploitation publique et l'exploitation privée de l'assurance-incendie, exposée d'après les expériences de Mecklenbourg)* (1). Nous parlerons en détail, à la fin de notre article, des comparaisons que l'auteur, dans la dernière partie de son étude, établit entre les tarifs des établissements publics d'assurance-incendie et ceux des Compagnies privées.

Les résultats financiers des établissements publics d'assurance-incendie sont publiés régulièrement dans le *Jahrbuch für die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten in Deutschland*, édité par le bureau de l'Union de ces établissements, annuaire dont la cinquième année (1911) vient de paraître et donne les résultats de l'exercice 1909. Nous en tirons les chiffres suivants. Fin 1907, la somme assurée était de 59.561.728.884 marks pour les immeubles et de 6.887.195.881 marks pour les meubles, soit au total 66.448.924.765 marks. Fin 1908, ces sommes s'élevaient respectivement à 62.035.041.875 marks et à 7.443.481.003 marks, soit une augmentation de 2.473.312.992 marks pour la première et de 556.285.122 marks pour la seconde. A cette même date, le total des sommes assurées était de 69.478.522.879 marks, soit une augmentation de 3.029.598.114 marks par rapport au chiffre de fin 1907. Fin 1909, ce total s'élevait à 72.377.389.100 marks, dont 64 milliards pour les bâtiments et environ 8 milliards pour les objets mobiliers. Quant aux résultats administratifs des établissements

d'assurer la vitalité des affaires d'assurance en Alsace-Lorraine. Il existe en outre 4 autres sociétés par actions qui ne font pas partie du syndicat, 7 grandes mutuelles et 88 petites mutuelles d'importance purement locale. Les plaintes contre les façons d'agir du syndicat datent de 1898 et n'ont cessé, depuis, d'augmenter. Elles visent principalement la légèreté avec laquelle les agents d'assurances estiment la valeur des immeubles, le faible taux des indemnités, et surtout les clauses spéciales, que l'on déclare trop rigoureuses. On critique également le haut niveau du taux des primes, les fortes différences dans la tarification, et l'on reproche aux compagnies d'abuser, pour pressurer leur clientèle, de la puissance qu'elles ont depuis qu'elles sont syndiquées. Ces griefs ont été soignement examinés par le gouvernement du *Reichsland* (cf. le rapport soumis au *Landesausschuss* dans la session de 1909, vol. 76 des délibérations, pièce n° 6) qui, en général, les reconnut fondées. Le rapport d'expertise de H. Baermann, chef de division à la Chambre bavaroise des assurances, aboutit à la même conclusion.

1. *Archiv für exakte Wirtschaftsforschung*, 3. *Erganzungsheft*, Iéna, G. Fischer, 1910, pp. 1-16.

publics d'assurance-incendie durant les années 1899-1909, on les trouvera indiqués en détail dans le tableau suivant.

Résultats administratifs des établissements publics d'assurance-incendie en Allemagne.

A. RECETTES

Années	Somme assurée (Meubles et immeubles) En millions de marks	Primes En millions de marks	Primes 0/00 de la somme assurée	Sommes diverses perçues sur les assurés En 1.000 marks	Participation des réassureurs aux sinistres En 1.000 marks	Intérêts En 1.000 marks	Divers En 1.000 marks	Total En millions de marks
1909	70.782,1	88,9	1,26	1.871,8	8.194,8	8.133,7	797,9	107,9
1908	67.816,5	92,6	1,37	1.860	9.525,2	7.869,6	1.399,8	113,2
1907	64.828,3	81,9	1,26	1.745,5	8.351	7.099,6	907,5	100
1906	61.972,8	84,2	1,36	1.722,8	5.528,1	6.524,2	450,4	98,5
1905	59.375,9	74,8	1,26	1.654	4.754,1	5.991,1	478,4	87,7
1904	56.960	79	1,39	1.607,3	6.389,1	5.814,1	445,1	93,2
1903	54.573,8	69,5	1,27	1.503,2	5.177,6	5.533,2	1.104,6	82,8
1902	52.409,1	70,8	1,35	1.479,5	4.118,2	5.219,8	1.285,5	82,8
1901	50.471,8	69,6	1,38	1.408	4.960,5	4.917,4	1.367,7	82,3
1900	48.621,4	64,7	1,34	1.573,7	5.655	4.709,8	833,9	77,2
1899	46.801	66,8	1,43	618,4	4.774,9	4.609,5	465,7	77,2

B. DÉPENSES

Années	Indemnités En 1.000 marks	Indemnités 0/00 de la somme assurée	Indemnités 0/0 des primes	Frais d'expertises En 1.000 marks	Primes de réassurance En 1.000 marks	Pour les services d'incendie En 1.000 marks	Pour d'autres buts publics En 1.000 marks	Pour estimations En 1.000 marks
1909..	62.105	0,88	69,9	802,3	10.106,5	5.647,9	997,9	899,3
1908..	67.008	0,99	72,4	836,4	9.303,7	5.478,1	1.100,8	878,2
1907..	58.043	0,90	70,8	729,7	9.143,6	5.098	1.014,4	852,3
1906..	60.286	0,97	71,6	711,6	6.392,3	5.000,4	889	749,3
1905..	52.733	0,89	70,5	635	5.662,9	4.685	755,6	723,6
1904..	64.369	1,13	81,5	690,2	5.965,3	4.238,5	811	735,5
1903..	58.098	1,06	82,9	716	5.227	3.984,1	438,3	724,5
1902..	49.942	0,95	70,6	360,6	5.304,4	3.858,1	513,1	778,1
1901..	51.113	1,01	73,4	372,3	5.938,8	3.856,4	305,4	600,8
1900..	54.074	1,11	83,6	369,5	5.968,2	3.748,9	343,7	618
1899..	55.720	1,19	83,5	378,3	5.658,8	2.823,3	203	573,6

B. DÉPENSES *(Suite)*

Années	Autres dépenses d'administration — Ordinaires — En 1.000 marks	Autres dépenses d'administration — Extraordinaires — En 1.000 marks	Divers — En 1.000 marks	Total en millions de marks	Excédent de recettes en millions de marks	Avoir net en fin d'exercice — En millions de marks
1909	11.849,9	208,1	1.619	94,2	13,6	239,8
1908	11.164,5	174,9	803,9	96,7	16,5	225,1
1907	10.269,3	180,3	1.998,5	87,3	12,7	209,7
1906	9.774,8	162,6	1.339,4	85,3	13,1	194,9
1905	9.151,3	164,2	1.147,9	75,7	12	181,7
1904	9.046,6	172,5	688,1	86,7	6,5	169,4
1903	8.526	124	545,2	78,4	4,4	163,3
1902	8.529,7	140,9	1.038	70,2	12,7	158,9
1901	7.888,6	254,4	1.240,7	71,6	10,7	145,7
1900	7.579	179,2	617,5	73,5	3,7	134,2
1899	7.288,3	180,6	1.535,5	74,4	2,9	130,5

Les recettes ont donc monté, en chiffres ronds, de 77 à 108 millions de marks. Il faut particulièrement remarquer la forte augmentation qui s'est produite de 1905 à 1906 et de 1907 à 1908, tandis que, de 1904 à 1905 et de 1908 à 1909, on observe un mouvement de recul. La plus grande partie des recettes provient des primes versées par les assurés, primes dont le montant est évidemment variable. La participation des réassureurs aux sinistres a presque doublé durant cette période, ce qui nous montre que les établissements publics d'assurance-incendie ont de plus en plus recours à la réassurance. C'est aussi à ce but que sert principalement l'Union des établissements publics d'assurance contre l'incendie, avec sa section de réassurance, organisée conformément au § 7 du règlement de l'Union. Cette section a été constituée d'après un statut de 1872 et possède la personnalité civile. Peut être membre de cette section, fondée sur le principe de la mutualité, tout établissement public d'assurance-incendie existant en Allemagne. La section garantit principalement à ses membres la réassurance pour une fraction déterminée de la somme totale assurée et, outre cette réassurance obligatoire, elle réassure aussi des risques ou ensembles de risques particuliers. Fin 1909, la somme réassurée se montait à 4.933 millions de marks, soit 6.82 0/0 du capital global assuré par les établissements publics. Les indemnités de réassurance versées en 1909 par la section s'élevèrent au total à 6.054.273 marks, pour une recette de primes de 5.724.504 marks. Le capital assuré par les établissements publics faisant partie de la sec-

tion était de 14 1/3 milliards de marks. Presque le cinquième de la somme totale assurée par les établissements publics d'Allemagne se trouvait donc réassuré auprès de la section. La mesure dans laquelle les divers établissements ont recours à la réassurance varie beaucoup de l'un à l'autre. Il en est peu qui aillent aussi loin que la « Caisse communale d'incendie » de Rostock, qui a réassuré auprès d'une Compagnie privée la totalité du capital assuré par elle, perdant ainsi, à vrai dire, toute autonomie et n'étant plus guère qu'une agence pour l'encaissement des primes et la répartition des indemnités.

En tête des dépenses figurent naturellement les indemnités de sinistres : de 1899 à 1909, ces indemnités ont passé de 55.720.331 marks à 62.105.470 marks, et les frais d'expertises ont suivi une progression analogue. Les primes de réassurance ont presque doublé, passant de 5.658.780 marks à 10.106.537 marks. Mais à cela correspond, au chapitre des recettes, l'augmentation de la participation des réassureurs. Très considérable aussi est l'accroissement des sommes que les établissements publics d'assurance-incendie ont consacrées à la lutte contre le feu ; c'est là un point sur lequel nous aurons à revenir. Les frais d'administration ont passé de 7.288.358 marks en 1899 à 11.849.959 marks en 1909. En somme, la dépense totale a été, dans la première année de cette période, de 74.362.080 marks, et, dans la dernière, de 94.236.468 marks. Mais l'excédent de recettes qui n'était, en 1899, que de 2.861.357 marks, a été en 1909 de 13.628.430 marks, d'où l'on peut conclure que la situation des établissements publics d'assurance-incendie s'est considérablement améliorée. Au cours de cette période, les années 1901 et 1902 présentent un rapide accroissement d'excédents, accroissement auquel succède en 1903 et 1904 une énorme diminution ; après un nouvel et subit essor en 1905, les excédents de recettes continuent à augmenter lentement. Enfin, l'avoir net des établissements publics d'assurance-incendie a passé de 130.487.336 marks à 239.834.260 marks, représentant ainsi, à la fin de 1909, 3,31 pour mille de la somme totale assurée et plus de deux fois et demie les primes encaissées dans la même année. Les bases financières de l'assurance publique contre l'incendie sont donc des plus solides. Et cette solidité se manifeste aussi par la proportion très modérée, 14,59 0/0, entre les frais d'administration et les primes versées.

L'accroissement des capitaux assurés par les établissements publics est souvent attribuée, notamment par les défenseurs de l'assurance privée, au régime de l'assurance obligatoire qui, comme nous l'avons vu, existe dans une série d'établissements assurant

les immeubles. Mais un fait qui suffit à réfuter cette assertion, c'est que l'assurance mobilière, qui n'est nulle part obligatoire, présente des résultats tout aussi satisfaisants. En effet, les capitaux assurés par cette dernière ont augmenté de 7,3 0/0 en 1907, de 8,07 0/0 en 1908 et de 6,7 0/0 en 1909. Et qu'il ne faille pas exagérer l'importance de l'obligation, c'est ce que montre la comparaison suivante entre les capitaux immobiliers assurés par les établissements publics où existe l'obligation ou le monopole de l'assurance, et ceux assurés par des établissements publics ne jouissant pas de ce privilège. L'accroissement des capitaux assurés par chacune de ces catégories d'établissements a été :

	Dans ceux de la 1re catégorie, avec monopole, de	Dans ceux de la 2e catégorie, sans monopole, de
En 1904	4,09 0/0	4,26 0/0
1905	3,75	4,35
1906	5,87	4,71
1907	3,86	5,34
1908	3,71	4,96
1909	3,38	4,74

Après avoir examiné les résultats financiers des établissements publics d'assurance-incendie au cours de ces années dernières, parlons de quelques particularités importantes et qui constituent une différence essentielle entre ces établissements et les établissements privés. Il faut, ici, citer en première ligne le principe de l'obligation qui n'existe que dans un certain nombre d'établissements publics énumérés plus haut, notamment dans ceux de l'Allemagne du Sud dirigés par l'Etat, et qui n'a d'ailleurs, comme nous l'avons montré, que peu d'influence sur le développement de ces établissements. En règle générale, ce privilège a sa contre-partie dans l'obligation d'accueillir presque tous les risques et de continuer l'assurance en cas de changement de propriétaire et même lorsque le paiement des primes subit une interruption temporaire. Du reste, l'obligation ne s'appliquant qu'aux immeubles, l'assurance mobilière demeure toujours sous le régime de la libre concurrence. Le but que l'on visait, lorsqu'on établit jadis cette obligation, n'était autre que l'intérêt même des assurés. Si l'on obligeait tous les propriétaires d'immeubles à adhérer à ces établissements, c'était surtout afin que les gens les plus éclairés ou les plus aisés ne fussent pas les seuls à faire usage de l'assurance. Les mesures de protection contre le feu étant alors des plus insuffisantes, et les incendies prenant souvent une grande extension, rien n'était plus naturel que de songer à rendre l'assurance obliga-

toire. Mais, à mesure que l'instruction se répandait et que l'on comprenait mieux les avantages de l'assurance, à mesure aussi que se perfectionnait la technique de la lutte contre le feu, la nécessité de l'obligation se faisait moins sentir. C'est pourquoi, au cours du XIX[e] siècle, le principe de l'obligation fut supprimé en Prusse dans un certain nombre d'établissements d'assurance publics. Par contre, ce principe a été maintenu pour les grands établissements d'Etat. Et qu'on ait eu raison d'agir ainsi, nous en avons eu la preuve lors des grands incendies qui, ces années dernières, dans le Wurtemberg et dans le grand-duché de Bade, ravagèrent bon nombre de communes rurales, dont les sinistrés purent du moins, avec l'indemnité versée par l'établissement d'assurance, reconstruire leurs maisons et rétablir les bases de leur existence économique. De plus, l'obligation permet de réaliser de la façon la plus parfaite la compensation des risques dans le ressort de l'établissement. Et il résulte de là que le taux des primes est, en général, beaucoup plus bas dans les établissements à monopole que dans les autres établissements publics, ainsi qu'en témoignent, d'une façon frappante, quelques chiffres extraits d'un tableau plus étendu publié par Lübstorff dans l'ouvrage déjà cité.

	Primes et taxes		Pertes brutes résultant d'incendies	
	1907	1906	1907	1906
	Par 1.000 marks assurés			
I. Etablissements à monopole.				
Ville de Berlin	0,62	0,47	0,33	0,20
Hambourg	1,29	0,95	0,53	0,66
Breslau	0,54	0,42	0,26	0,09
Royaume de Bavière	0,82	1,60	0,70	0,93
— Saxe	0,96	0,96	0,72	0,75
— Wurtemberg	1,28	1,28	0,92	0,88
Grand-duché de Bade	0,93	1,19	0,80	1.04
— Hesse	0,73	0,63	0,43	0,34
II. Établissements sans monopole.				
Rostock	1,08	1,10	0,09	0,90
Stralsund	0,82	0,82	0,11	0,03
Villes de la province de Saxe	1.04	1,05	0,45	0,50
Province Rhénane	1,37	1,38	0,84	0,80
— de Westphalie	1,54	1,39	1,16	1,00
— Posnanie	2,24	2,32	1,45	1,81
— Brandebourg	2,00	2,01	1,26	1,76
— Prusse occidentale	4,49	5,12	3,52	5,60
— Poméranie	3,19	3,24	2,61	2,61

Ces chiffres montrent d'abord que les établissements urbains, favorisés au point de vue des risques, sont naturellement ceux où les primes sont le moins élevées, de sorte que, ici, il n'y a pas grande différence entre ceux de la première et ceux de la seconde catégorie. Mais il en est tout autrement pour les établissements qui, comprenant à la fois villes et campagnes, s'étendent sur un assez vaste territoire. Parmi ces derniers, ceux où existe l'obligation sont aussi ceux où les risques se compensent le mieux et où le taux des primes est le plus bas. En outre, plus une contrée est agricole, et plus ce taux augmente; il décroît en allant vers l'ouest et vers le sud de l'Allemagne.

La compensation des risques est certainement le plus fort argument qui milite en faveur de l'obligation, et l'objection que Lübstorff (*loc. cit.*, p. 454) adresse à ceux qui veulent motiver par cette considération l'étatisation de l'assurance est loin d'être décisive. Il estime, en effet, que l'obligation est une entrave à tout progrès et surtout qu'elle ralentit l'amélioration des immeubles assurés. Si l'assurance contre l'incendie, dit-il, avait pour tâche principale de faire, à des prix en moyenne aussi bon marché que possible, profiter de la protection de l'assurance les individus *actuellement* assurés, la compensation des risques devrait nécessairement conduire à l'étatisation. Mais Lübstorff considère comme une tâche plus importante celle qui consiste à satisfaire le besoin d'assurance à aussi bon marché et de façon aussi efficace que possible, non pas à un moment donné pris isolément, mais à travers de larges ensembles d'années. En établissant des primes plus fortes pour les bons immeubles et, parallèlement, des primes plus faibles pour les mauvais, on avantage, expose-t-il, ces derniers, et le résultat est que les propriétaires de mauvais immeubles ne se soucient pas de les améliorer. A quoi l'on peut répondre, que, même avec l'obligation, il est parfaitement possible, en distinguant bien entre les diverses catégories de risques, d'obtenir une suffisante amélioration des immeubles assurés, sans pour cela retirer aux petits propriétaires, moins capables que les autres d'entreprendre des améliorations, les avantages que comportent la compensation des risques et l'abaissement du taux des primes qui est la conséquence de cette compensation. C'est pourquoi, si nous pouvons observer que les établissements publics d'assurance-incendie fondés sur l'obligation améliorent sans cesse leur tarif par catégories de risques, nous voyons aussi qu'ils restent fidèles au principe d'imposer aux bons immeubles des primes un peu plus élevées et aux mauvais des primes un peu moins fortes que celles

qu'exigeraient les sociétés par actions. C'est que, pour les établissements publics, le point de vue social figure au premier plan, tandis que les entreprises privées ne se fondent que sur l'intérêt personnel de l'individu.

Nous avons dit que le privilège du monopole a en quelque sorte comme contre-partie l'obligation, pour les établissements publics jouissant de ce privilège, d'assurer tous ou presque tous les risques. Sans jamais être absolue, cette obligation va infiniment plus loin que le libre choix tel que le pratiquent les Compagnies privées. Même dans les établissements sans monopole, cette obligation découle de leur caractère d'utilité générale, caractère qui, comme le fait ressortir l'exposé des motifs d'un projet de loi prussien sur les établissements publics d'assurance-incendie (1), leur fait un devoir, dans l'intérêt de la collectivité et principalement pour garantir le crédit hypothécaire, d'accueillir même les risques désavantageux au point de vue commercial. Aussi le § 9 de la nouvelle loi prussienne impose-t-il cette obligation à tous les établissements publics d'assurance-incendie. Cependant, le § 10 prévoit certaines restrictions à cette obligation générale. Les établissements publics d'assurance-incendie peuvent en effet refuser d'assurer un bâtiment dans les six cas suivants :

1° Quand le bâtiment est exposé à des risques extraordinaires ;

2° Quand l'assurance dépasse les capacités de l'établissement et que celui-ci n'appartient pas à une union constituée conformément à la loi et ayant pour objet d'assumer les assurances trop considérables pour un seul établissement ;

3° Quand la valeur du bâtiment ne dépasse pas 100 marks, ou quand le bâtiment est destiné à être démoli ou tombe en ruine, ou encore quand il a perdu la totalité ou la plus grande partie de son utilité pour le propriétaire ;

4° Quand le bâtiment se trouve sur un terrain n'appartenant pas au propriétaire du bâtiment, sauf le cas de bail emphytéotique ;

5° Quand le bâtiment constitue la partie la plus désavantageuse d'un ensemble de constructions appartenant au même propriétaire et qui, bien que situé dans le ressort de l'établissement, est assuré à un autre établissement ou n'est pas assuré du tout ;

6° En temps de guerre.

Par leurs statuts, les établissements publics peuvent étendre l'obligation d'accueillir ou restreindre le droit de refus. La loi

1. *Preussen, Haus der Abgeordneten, 21. Legislaturperiode, 3. Session, 1910.* Pièce n° 360, p. 27.

permet en outre, en cas de refus d'assurance d'un bâtiment, d'en appeler au conseil du district (Bezirksausschuss), dont la décision est définitive.

Les dispositions de la loi prussienne limitant considérablement l'obligation pour les établissements publics d'accueillir tous les risques, on peut se demander si, de ce fait, leur situation ne devient pas à peu près identique à celle des entreprises privées. Celles-ci s'inspirent, en effet, des mêmes considérations pour accepter ou refuser les assurances qu'on leur propose. Sans doute, elles ne dépendent, à ce point de vue, que d'elles-mêmes; mais le besoin de faire des affaires agit aussi fortement que les prescriptions de la loi. Aussi doit-on, jusqu'à un certain point, donner raison aux Compagnies privées lorsqu'elles contestent qu'une obligation ainsi restreinte justifie les privilèges spéciaux accordés aux établissements publics d'assurance-incendie. Mais cette obligation est beaucoup plus étendue dans d'autres Etats allemands. Celui qui va le plus loin en ce sens, c'est le grand-duché de Bade, où l'obligation est à peu près absolue. Il est vrai que, dans ce pays, l'administration de l'établissement d'assurance ainsi que la lutte contre le feu et la police des bâtiments sont entre les mains de l'Etat, et tous les propriétaires d'immeubles sont également tenus de s'assurer. Dans le Wurtemberg, on exclut de l'assurance les bâtiments dont la valeur n'atteint pas 60 marks, les fabriques et magasins de poudre, ainsi que les forts et fortifications militaires; l'obligation de s'assurer n'est pas générale, et ne s'applique pas aux établissements industriels où les risques d'incendie sont particulièrement graves. En Bavière et en Saxe, l'obligation d'accueillir les risques est réglementée d'une façon semblable. Le § 68 de la loi saxonne du 1er juillet 1910, relative à l'établissement public d'assurance-incendie, exclut de l'assurance obligatoire : les bâtiments servant à la fabrication, à la manipulation et à la garde d'explosifs ou de matières analogues, ainsi que les bâtiments qui leur sont immédiatement contigus sans en être séparés par des murs épais, les caves taillées dans le roc et toutes les caves ou souterrains surmontés d'un bâtiment, les clôtures de cours, jardins, etc., les constructions démontables, les ponts, viaducs et passerelles, enfin les bâtiments dont la valeur d'assurance n'atteint pas 100 marks. Le cercle des objets exclus de l'obligation est donc, ici, beaucoup plus restreint que dans la loi prussienne.

En même temps que l'obligation d'accueillir les risques existe, dans la plupart des établissements publics d'assurance contre l'incendie, celle de continuer l'assurance en cas de changement de

propriétaire ou de retard dans le paiement des primes. La loi prussienne justifie ces dispositions en invoquant les nécessités du Crédit foncier. Historiquement, en effet, la création de ces établissements publics a été inspirée par le désir non seulement d'indemniser, en cas d'incendie, les propriétaires d'immeubles, mais encore d'assurer le crédit hypothécaire. Du reste, ces établissements peuvent facilement assumer cette obligation, puisqu'ils sont garantis par le caractère fiscal des primes d'assurance, caractère qui en assure le rapide recouvrement et protège les établissements d'assurance contre toute perte en cas de faillites et de ventes par autorité de justice.

Comme dédommagement de ces obligations, les établissements d'assurance publics jouissent en général d'un certain nombre d'importants avantages. Ils sont d'abord exemptés des frais de justice ainsi que du droit de timbre, tandis que les contrats d'assurance des Compagnies privées sont, dans les divers Etats allemands, soumis à ce droit. Plus importante est l'assimilation des primes aux impôts, assimilation qui confère à ces établissements un droit de créance privilégiée en cas de faillite, de vente par autorité de justice ou de nomination d'un curateur. En outre, les établissements prussiens sont autorisés à faire appel au concours des autorités civiles, à condition de leur rembourser leurs dépenses; ils peuvent aussi s'adresser à elles pour des renseignements sur des matières relevant de leur compétence. Pour les établissements dirigés par l'Etat, ce droit est même beaucoup plus étendu. En Saxe, par exemple, les autorités communales, c'est-à-dire, dans les villes, le bourgmestre et les conseils communaux, et, dans les communes rurales, les *Amtshauptmannschaften* (1) peuvent être mis en mouvement par l'établissement d'assurance. Les fonctionnaires subalternes de l'administration sont tenus d'obéir aux injonctions de la chambre d'assurance, organe directeur de cet établissement, et lorsque ces fonctionnaires subalternes manquent, volontairement ou par négligence, à leurs devoirs, la responsabilité n'incombe pas à l'établissement d'assurance, mais à l'Etat ou à la commune au service de laquelle ils se trouvent.

Ces privilèges représentent certainement un important appui financier accordé par l'Etat aux établissements publics d'assurance contre l'incendie, et, bien qu'il soit naturellement très difficile et même impossible de l'évaluer en chiffres, il faut évidemment en tenir compte quand on compare ces établissements et les

1. Organe administratif équivalant à peu près au conseil d'arrondissement en France.

entreprises privées, en ce qui concerne les avantages qu'ils offrent, et notamment sous le rapport du bon marché de l'assurance.

Une caractéristique spéciale des établissements publics d'assurance contre l'incendie est la façon dont les assurés peuvent participer à l'administration ou tout au moins à la surveillance de l'administration de l'établissement. Cette façon varie suivant le caractère et l'organisation de l'établissement, et notamment suivant qu'il s'agit d'un établissement absolument autonome, d'un établissement rattaché à des communes, cercles ou provinces, ou encore à un établissement public de crédit foncier, ou enfin d'un établissement organisé et dirigé par l'Etat. Nous citerons un exemple pour chacun de ces trois groupes.

La *Feuersozietät* de la province de Prusse orientale est un établissement fondé sur le principe de la mutualité, n'ayant d'attaches ni avec des communes, cercles ou province, ni avec un établissement de crédit, par conséquent autonome. Ici, les assurés sont représentés par l'assemblée des délégués de la Société, délégués dont les deux tiers sont élus par les membres de la Société et l'autre tiers par les Etats provinciaux de la Prusse orientale. L'assemblée nomme le directeur général, le directeur et les employés supérieurs de la Société ainsi que les membres électifs du conseil d'administration.

Nous pouvons prendre comme exemple du second groupe la *Provinzialfeuersozietät* de Posnanie. La direction de cet établissement est confiée à un directeur nommé par la commission provinciale, c'est-à-dire par l'autorité administrative qui dirige la province. A côté du directeur, et présidée par lui, se trouve une *Feuersozietät-kommission* composée de six membres et d'autant de suppléants. Membres et suppléants sont élus par la diète provinciale (assemblée représentative de la province) et pris parmi les membres de la Société. Pour tout ce qui concerne les remises d'amendes, les abandons de recours et les versements inspirés par des raisons d'équité, cette commission décide en dernier ressort, tandis que, dans les autres affaires, elle n'a que voix consultative.

Prenons enfin, comme exemple du troisième groupe, la *Brandversicherungsanstalt* du Wurtemberg, établissement dont l'administration est dirigée par l'Etat. Ici, les assurés ne participent pas à l'administration d'une façon permanente, mais, tous les trois ans au moins, un certain nombre de propriétaires d'immeubles assurés sont réunis par le ministère de l'intérieur pour délibérer sur les affaires générales de l'établissement et pour soumettre au

ministère leurs desiderata relativement à l'organisation et à l'administration. Ces représentants des assurés sont désignés de la façon suivante : les 64 conseils d'arrondissement élisent chacun un délégué, et le ministère convoque 15 des personnes figurant sur la liste ainsi formée.

L'idée d'accorder aux assurés une représentation permanente a été beaucoup plus énergiquement réalisée dans la nouvelle loi saxonne concernant la *Landesbrandversicherungsanstalt* du royaume. Il existe ici, pour chaque branche de l'assurance, c'est-à-dire pour l'assurance immobilière et pour l'assurance mobilière, un comité d'administration composé d'un président, de trois conseillers de la chambre d'assurance, de trois membres de chacune des deux Chambres du Parlement, et de 15 représentants des assurés. Ces quinze délégués sont élus pour six ans par les comités de cercles. Le mode d'élection et le nombre de délégués à prendre dans le commerce et l'industrie, dans les villes et dans la campagne, sont déterminés par la loi. Ces comités d'administration ont comme attributions de décider la création éventuelle de nouvelles branches d'assurance, de fixer et de modifier le taux des primes ainsi que les tarifs, de fixer le montant des sommes à assurer ainsi que la marche à suivre dans le règlement des sinistres, d'établir les conditions générales pour l'assurance volontaire, de conclure des contrats de réassurance, de fixer le montant des annuités de prime, de rédiger le rapport sur l'exercice financier et d'arrêter les comptes annuels, enfin de déterminer la composition et les appointements du personnel. Ils constituent donc les véritables organes directeurs de l'établissement, la Chambre d'assurance étant simplement chargée des affaires courantes. Chacun de ces comités élit dans son sein une commission à laquelle la loi assigne, outre la préparation des projets qui doivent être soumis aux comités d'administration, certaines tâches spéciales. La commission pour l'assurance immobilière se compose de huit membres, dont trois représentants des assurés. Le président est pris dans la Chambre d'assurance, et les quatre autres membres dans les deux Chambres du Parlement. Plus forte est l'influence des assurés dans la commission pour l'assurance mobilière, où ils comptent quatre délégués contre deux membres des Chambres du Parlement et un président pris dans la Chambre d'assurance. Ces dispositions de la loi saxonne relativement à la représentation des assurés sont essentiellement dues à l'initiative du Parlement qui, ayant fait siennes les nombreuses plaintes formulées par les intéressés au sujet des manières trop bureaucratiques de la *Landesbrandver-*

sicherungsanstalt, estima comme eux qu'il était nécessaire de tenir un plus grand compte, dans l'administration de l'établissement des principes en vigueur dans le monde des affaires. Il est d'ailleurs à remarquer que, partout où il existe de semblables représentations des assurés, elles se sont toujours montrées un précieux contrepoids à cet esprit bureaucratique et pétrifiant qui s'introduit si facilement dans toute administration confiée à des fonctionnaires. Elles exercent une action vivifiante sur l'organisation et la technique de l'entreprise, et elles sont d'une importance capitale pour les intérêts économiques des assurés, notamment en ce qui concerne l'établissement des catégories de risques et les estimations. Lübstorff, dans l'étude que nous avons déjà citée à plusieurs reprises, a nettement démontré, par l'exemple de la *Domanialbrandversicherungsanstalt* du Mecklembourg, où l'assurance est obligatoire, l'influence que les assurés exercent sur la gestion de la caisse, dans le sens que nous venons d'indiquer. Nous renvoyons, pour plus de détails, au rapport de la seconde Chambre du Parlement saxon (*Landtagsakten* 1909-10, n° 366, pp. 7 et suiv., 34 et suiv.).

Beaucoup plus considérables que les dépenses analogues faites par les compagnies privées sont les sommes que les établissements publics consacrent à des buts d'utilité générale et particulièrement à la lutte contre le feu. Ces dépenses sont tantôt imposées par la loi aux établissements publics, tantôt volontaires. La loi prussienne de 1910 s'abstient, à vrai dire, de leur en faire une obligation directe. Le projet du gouvernement prétendait bien astreindre tout établissement d'assurance public à consacrer, en règle générale, à l'amélioration des services d'incendie le quart de son boni annuel et, quand ce quart dépasserait les 2 0/0 de la recette brute en primes, au moins 2 0/0 de cette recette. Mais la deuxième chambre prussienne biffa cet article et obligea seulement les établissements publics à prendre leurs dispositions afin de constituer, suivant leurs moyens et les besoins de leur ressort, des ressources leur permettant d'accorder des subventions en vue d'améliorer les services d'incendie. Il est expressément déclaré que cette obligation ne crée aucun droit pour des tiers vis-à-vis de l'établissement et que, si un exercice ne donne pas d'excédents, cette obligation sera suspendue jusqu'à ce que le fonds de sûreté ait atteint son minimum.

A ces prescriptions de la loi prussienne, qui tiennent le plus grand compte de la situation financière des établissements d'assurance publics, s'oppose la loi saxonne, d'après laquelle la *Landesbrandversicherungsanstalt* doit payer aux communes, sur les

primes encaissées par elle, des quotes-parts variant de 2 à 12 0/0, suivant la nature et l'organisation de leurs services d'incendie. Le minimum, 2 0/0, est pour les communes entretenant et mettant en service public au moins une pompe à incendie avec tous ses accessoires. Le maximum, 12 0/0, est payé aux communes entretenant des bouches d'incendie à pression suffisante ou des avertisseurs électriques, ainsi qu'un poste permanent muni des moyens de transport nécessaires et un corps de sapeurs-pompiers suffisamment équipé. En outre, la chambre d'assurance peut accorder des subventions pour la transformation de toitures combustibles en toitures incombustibles, pour l'établissement de murs de sûreté dans des bâtiments existants et pour la suppression de bâtiments dont les couvertures ne sont pas à l'épreuve du feu ; elle peut aussi consentir à des communes pauvres des prêts sans intérêt pour l'acquisition de pompes et accessoires et pour le remplacement de leur matériel d'incendie devenu inutilisable ; enfin, elle peut leur accorder des secours pécuniaires pour l'organisation et l'équipement d'un corps de sapeurs-pompiers. Des dispositions analogues se rencontrent dans la législation d'autres Etats allemands.

De 1875 à 1908, les établissements publics d'assurance contre l'incendie ont, au total, consacré à des buts d'utilité générale 94.734.118 marks, dont 84.648.857 marks pour la lutte contre le feu. En 1908, la somme totale fut de 7.052.063 marks, dont 5.778.151 marks pour la lutte contre le feu. Durant cette même année, ces dépenses ne s'élevèrent, pour les établissements d'assurance privés, qu'à 2.107.450 marks, et la plus grande partie de cette somme se composait de prestations imposées par la loi : en effet, ces prestations représentaient les 64,03 0/0 de cette somme dans les compagnies par actions et les 83,99 0/0 dans les mutuelles, tandis que les prestations volontaires n'étaient que les 35,97 0/0 dans les premières et 16,01 0/0 dans les secondes. Sous ce rapport, les établissements publics font donc beaucoup plus que les établissements privés. Ils ont, en 1908, sacrifié en dépenses d'utilité générale 7,62 0/0 de leur recette brute en primes et 8,47 0/0 de cette recette nette, tandis que, dans les établissements privés, la proportion ne fut que de 0,87 0/0 et 1.42 0/0.

Il nous faut encore mentionner ici les caisses de secours aux sapeurs-pompiers victimes d'accidents, caisses dont la création est due uniquement à l'initiative des établissements d'assurance publics, qui en ont rendu possible la fondation en leur accordant une première mise de fonds. En général, ces caisses sont rattachées aux établissements publics d'assurance pour le ressort desquels

elles ont été créées, et sont administrées par la direction de ces établissements, avec la collaboration d'un conseil dans lequel sont représentés les communes ainsi que les corps de sapeurs-pompiers de la région. Le *Jahrbuch* que nous avons déjà cité indique (1910, p. 230-231) les résultats de 15 de ces caisses. Nous citerons seulement le montant des secours distribués par quelques-unes : 55.475,93 marks par la caise wurtembergeoise, 16.631,19 marks par la caisse badoise, 108.361,70 marks par la caisse bavaroise, 26.449,06 marks par la caisse silésienne et 45.052,59 marks par celle de la province rhénane. Pour le reste, nous renvoyons le lecteur aux pages indiquées.

Après avoir étudié ainsi, dans ce qu'ils ont de caractéristique, les établissements publics d'assurance contre l'incendie, disons, en terminant, quelques mots de la question, toujours vivement débattue, de savoir si l'on doit préférer l'assurance publique à l'assurance réservée, ou *vice versa.* La réponse à cette question varie évidemment beaucoup suivant le point de vue où l'on se place pour établir la comparaison. Si l'on part de ce principe que l'intérêt de la collectivité exige une assurance présentant le moins de lacunes possible et par conséquent embrassant tous les objets susceptibles d'être assurés, cela afin d'empêcher les catastrophes économiques dont des individus ou des groupements pourraient être victimes à la suite d'incendie, et afin aussi de donner plus de sécurité au crédit hypothécaire ; si l'on estime en outre que, en donnant à l'assurance une aussi vaste extension, extension qui ne peut être réalisée qu'en ayant recours à l'obligation, il est possible d'établir une compensation sociale en faveur des classes pauvres ; si l'on pense ainsi, disons-nous, on aboutira fatalement à l'assurance publique obligatoire. Mais il en sera tout autrement si l'on met au premier plan l'intérêt économique de l'individu. Dans ce cas, ce sera le prix de l'assurance qui tranchera la question. Où l'assurance est-elle donc le meilleur marché ? Est-ce dans les compagnies privées ou dans les établissements publics ? Répondre à cette question, posée d'une façon si générale, est chose impossible. Les tarifs des établissements publics et ceux des compagnies privées diffèrent trop, aussi bien entre eux-mêmes que d'un groupe à l'autre, pour qu'on puisse les ramener à un dénominateur commun. On ne pourra jamais instituer de comparaison qu'entre une compagnie privée et un établissement public ou entre quelques établissements publics et quelques compagnies privées, et cette comparaison ne sera jamais valable pour d'autres établissements et compagnies, ni même, à strictement parler, pour des objets d'assurance

autres que ceux qu'elle vise. Des comparaisons de ce genre ont été faites récemment dans quelques cas. Citons-en brièvement les résultats. Dans le rapport d'expertise qu'il a soumis au ministère d'Alsace-Lorraine, M. H. Baermann compare avec les tarifs de la *Brandversicherungsanstalt* bavaroise ceux des compagnies syndiquées qui travaillent en Alsace-Lorraine. Voici quelques-unes de ses constatations : 1° Une filature de laine de la Basse-Alsace ; somme totale assurée : 5.935.000 marks, non compris les marchandises et approvisionnements ; prime totale : 11.967 marks, alors qu'elle ne serait, à l'établissement public bavarois, que de 9.860 marks, soit 2.107 marks de différence. 2° Une filature de laine de la Haute-Alsace ; somme assurée : 1.012.600 marks pour les bâtiments et 2.562.500 marks pour le matériel et les dépendances ; prime totale : 6.497 marks, au lieu des 5.650 marks que demanderait l'établissement public bavarois, soit une différence de 847 marks. 3° Une filature de laine de la Haute-Alsace paierait, si elle était assurée auprès de l'établissement public bavarois, 1.900 marks en moins. 4° Une filature de coton de la Haute-Alsace ; somme assurée : 501.600 marks pour les bâtiments et 1.299.200 marks pour le matériel et les dépendances ; prime totale : 4.913 marks. Cette prime serait la même à l'office bavarois. 5° Un tissage mécanique de la Haute-Alsace ; somme totale assurée : 743.800 marks ; prime totale : 2.709 marks, au lieu de 1.100 à l'office bavarois, soit une différence de 1.609 marks. 6° Un tissage mécanique de la Haute-Alsace ; somme assurée : 210.000 marks ; prime totale : 514 marks, au lieu de 215 à l'office bavarois, soit une différence de 299 marks. 7° Une minoterie de la Basse-Alsace ; somme totale assurée : 4.231.000 marks ; prime totale : 21.982 marks ; la prime serait la même à l'établissement bavarois. 8° Une fabrique de machines de la Haute-Alsace. Ici, l'auteur se borne à indiquer que cet établissement paierait, à l'office bavarois, une prime inférieure d'au moins 30 0/0. 9° Une fabrique de machines de la Haute-Alsace ; somme assurée : 1.686.960 marks ; prime : 3.290 marks ; à l'office bavarois, chiffres ronds : 2.300 marks ; différence, chiffres ronds : 1.000 marks. 10° Une brasserie de la Basse-Alsace ; somme assurée : 900.000 marks en chiffres ronds ; prime totale : 2.350 marks ; à l'office bavarois : 1.800 marks, soit 550 marks de différence.

Ces chiffres montrent que, dans les cas étudiés, l'assurance près d'un établissement public n'est jamais plus chère et, la plupart du temps, revient bien meilleur marché que près d'un établissement privé. H. Baermann signale en outre que, dans les compagnies privées, le taux des primes pour les divers objets est sou-

vent fixé d'une façon tout arbitraire et n'est pas toujours basé sur l'importance du risque.

Une autre comparaison a été faite par Lübstorff (dans l'étude que nous avons citée) entre trois grandes *Feuersozietäten* publiques du Mecklembourg et les compagnies privées qui travaillent dans le pays. Il constate, pour le bien équestre de P., que la prime payée à la compagnie est supérieure de 1 m. 273 par mille marks de capital assuré ; pour trois fermes de M., il trouve une différence de 0 m. 209 en faveur de la compagnie, par rapport aux tarifs de l'une des *Feuersozietäten,* et une différence de 0 m. 052 en faveur d'une de ces deux autres sociétés publiques, par rapport aux tarifs de la compagnie. Dans les villes, par contre, le tarif des compagnies privées est plus bas que celui des établissements publics. Nous voyons donc que la compensation des risques, dont nous avons suffisamment montré le rôle dans les établissements publics, s'exerce à l'avantage des entreprises agricoles, les risques urbains supportant des primes plus fortes ; n'oublions pas du reste que, dans les villes comme ailleurs, les compagnies privées ne recherchent que les risques les plus avantageux. En se basant sur ces constatations, Lübstorff conclut que les deux genres d'établissement sont justifiés, et il attribue aux établissements privés la mission et le droit d'être les pionniers du progrès. Il appelle aussi l'attention sur ce fait qu'il se produit comme une assimilation entre les deux groupes d'établissements, notamment en ce qui concerne la technique. Il reconnaît d'ailleurs que les frais d'administration des compagnies privées sont considérablement plus élevés que ceux des établissements publics. Cependant il n'admet pas qu'on tire de là une conclusion en faveur de ces derniers, tant que cette élévation des frais d'administration ne se traduit pas par une élévation des tarifs des compagnies privées. Or, ce n'est pas le cas, dit-il, dans la contrée qu'il a étudiée. En conséquence, les hauts dividendes distribués par ces compagnies ne joueraient également aucun rôle. Du moment que le prix de l'assurance ne subit pas de ce fait une augmentation, l'économiste a tout lieu d'être satisfait si les compagnies accumulent des sommes importantes et si cela leur permet de largement rémunérer le capital-actions. Mais le champ des comparaisons faites par Lübstorff est bien trop restreint pour qu'on puisse aller aussi loin dans les conclusions. Quoi qu'il en soit, il résulte du moins de son étude que le prix de l'assurance n'est, en général, pas plus élevé dans les établissements publics que dans les autres. Or, si la question de prix ne peut pas fournir d'argument contre les établissements publics, les rai-

sons qui recommandent ces derniers sont si nombreuses qu'elles suffisent à trancher le débat en faveur de l'assurance publique. Les plaintes que les assurés élèvent en Alsace-Lorraine contre les compagnies syndiquées, plaintes qu'un examen sérieux a démontré être pafaitement fondées, du moins sur tous les points essentiels (formation d'un syndicat, — primes excessives pour les risques agricoles et industriels, — refus d'assurer la totalité des risques dans certaines communes et dans certaines industries, — minime importance attribuée à l'existence de conduites d'eau et de services d'incendie, — taux trop élevé des primes, — clauses trop rigoureuses, — indemnités trop faibles, — légèreté avec laquelle les agents acceptent les assurances qu'on leur propose, ce qui fait qu'on assure souvent au-dessus de la valeur des objets, — difficulté d'assurer les risques non accueillis), ces plaintes reviennent dans toutes les contrées absolument livrées aux sociétés par actions. C'est que la base sur laquelle s'édifie l'assurance privée n'est pas l'utilité générale, mais l'intérêt personnel des capitalistes, et tous les raisonnements du monde ne pourront faire qu'il puisse exister une concordance durable entre cet intérêt et celui de la collectivité.

H. Lindemann.

(*Traduit par Henri Buriot*).

LES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER SUR LES RÉSEAUX DES COMPAGNIES AMÉRICAINES ET DE L'ÉTAT BELGE

Par Edgard Milhaud.

Sur les réseaux des Compagnies de chemins de fer américaines — les plus libres des compagnies, les plus représentatives du système de l'exploitation privée — l'insécurité atteint à son maximum. Nous l'avons prouvé par des chiffres (1).

C'est la recherche exclusive du profit, libre de tout frein, qui aboutit à ce résultat. « Toutes les fois qu'il a été possible de faire une enquête sérieuse sur les accidents survenus sur les réseaux des compagnies américaines, il en est résulté que la cause était imputable à la négligence des compagnies, — extrême fatigue ou mauvais recrutement des employés, non observation des prescriptions de sûreté. En dernière analyse, on découvre aisément le désir d'effectuer des économies à tout prix et sans aucune considération

1. *Annales de la Régie Directe*, t. II, p. 356 et suiv.

pour la sécurité des voyageurs. » C'est un organe modéré qui s'exprime ainsi, la *Bibliothèque Universelle* (1), de Lausanne, revue éminemment « bien pensante », mais revue d'un pays où l'on considère que les chemins de fer n'ont pas droit de vie et de mort sur les citoyens.

Le *Times,* le grand journal conservateur anglais, publiait, le 1er décembre 1906, au lendemain d'une collision qui avait coûté la vie, sur son propre réseau, à un président de compagnie de chemins de fer, M. Samuel Spencer, une dépêche de son correspondant de Washington qui disait : « La question de savoir si l'on ne peut empêcher le retour de tels accidents se pose. Depuis quinze jours, cinquante personnes ont été tuées dans un accident, dix dans un autre et huit dans le télescopage d'hier. Les accidents sont attribués directement à la négligence des employés ; mais, de plus en plus, on pense que ces catastrophes sont dues à l'encombrement des lignes et au manque d'appareils de sûreté. On considère M. Spencer comme une *victime de la négligence de sa compagnie.* »

La dépêche du *Times* parle de la « négligence » des employés. La vérité est que le personnel des chemins de fer américains est surmené. Le rapport de l' « Interstate Commerce Commission » pour 1904 signale (p. 361) que six des accidents les plus graves de l'année sont dus à l'épuisement d'agents accablés de fatigue, et qui ont succombé dans leur lutte contre le sommeil. Il s'agissait dans un cas d'un chauffeur qui, venant d'achever un parcours de 16 heures 1/2, avait reçu l'ordre de se remettre en route. M. Vrooman, dans ses *American Railway Problems,* nous parle d'agents qui ont été forcés de faire *de quinze à cinquante heures d'une seule traite (from fifteen to fifty odd hours on a stretch)* (p. 197).

La loi, depuis 1907, a modifié cet état de chose. Mais elle a été — comme toujours, aux Etats-Unis, quand il s'agit de chemins de fer — trop timide. Et c'est le *Journal de Genève*, organe dont le modérantisme extrême est bien connu, qui écrit : « Nous avons eu l'occasion de dire que la fréquence et la gravité des accidents de chemins de fer en Amérique proviennent, au moins partiellement, du surmenage des employés. Aussi se félicite-t-on du bill voté par le Sénat unanime, à une voix près, et qui fixe comme maximum la journée seize — nous disons bien seize heures — avec, ensuite, dix heures de repos consécutives lorsque le travail aura été poussé

1. Numéro du 1er août 1907.

jusqu'à cette limite extrême. N'en déplaise aux législateurs de Washington, nous appellerions cela bien plutôt *un bill pour assurer la continuation des accidents de chemins de fer que pour les réduire.* Est-ce que ce progrès ne vous semble pas comme à moi *une mauvaise plaisanterie?* (1) »

Un autre abus consiste dans l'emploi d'enfants — de quatorze ans, par exemple — à des postes de toute confiance, où il suffit d'un instant de distraction pour mettre en péril des milliers de vies humaines (2).

Quant à l'utilisation, ou plutôt à la non-utilisation, des appareils de sûreté, un seul fait, mais énorme, accablant : le *bloc-system* n'est en usage que sur la vingtième partie du réseau américain (3).

Et que dire de la négligence dans l'entretien des voies, quand au cours d'un procès de presse on put produire devant le tribunal des certificats officiels attestant que sur des lignes de première importance, sur une longueur de deux milles de rails (3.218 mètres), on n'avait pas compté moins de 219 traverses « rouillées, fendues ou entièrement désagrégées », et même apporter comme pièces à conviction, et avec certificat d'origine, une collection de clous que l'on avait, avec la main, et sans le moindre effort, retirés des ouvrages, et des sacs entiers de fragments de traverses recueillis dans les mêmes conditions (4).

La raison dernière de cet état de choses désastreux, c'est l'opinion communément professée dans les milieux dirigeants des Compagnies « qu'il est moins cher de payer pour les accidents que de les prévenir » (5).

Ces faits une fois établis, les effroyables hécatombes sans cesse renouvelées sur les chemins de fer américains n'ont plus rien qui puisse nous surprendre. Nous ne nous étonnons plus si l'on nous apprend que « tandis que l'armée anglaise, dans la guerre Sud-Africaine, a perdu 22.000 hommes, y compris les décès par maladie, les chemins de fer américains ont tué, au cours des trois années finissant le 30 juin 1900, 21.847 personnes » ; que « dans la seule ville de Chicago les chemins de fer ont fait plus de victimes, aux passages à niveau, en dix-huit mois, que les chemins de fer des Etats allemands n'en ont fait dans toute l'Allemagne en cinq années » ; que « deux accidents de chemins de fer rapportés par

1. Numéro du 4 février 1907.
2. Vrooman, *American Railway Problems*, p. 198.
3. Frank Parsons, *The Railways, The Trusts and the People*, p. 446.
4. Vrooman, ouvr. cité, p. 211.
5. Vrooman, ouvr. cité, p. 206 ; Parsons, ouvr. cité, p. 445.

l' « Interstate Commerce Commission » en 1904 ont tué un plus grand nombre de personnes que les chemins de fer de l'Etat belge dans toute leur histoire, de 1835 à 1900 » (1).

Nous ne nous étonnons pas davantage si les statistiques nous enseignent que la situation, bien loin de s'améliorer, s'aggrave. Les rapports annuels de l' « Interstate Commerce Commission » nous fournissent les éléments du tableau suivant, qui fait connaître, pour la période de 1895 à 1908, le nombre de voyageurs, d'agents de trains et d'employés par rapport auxquels il y a eu annuellement un tué et un blessé. Il est clair que plus les nombres sont petits, et plus la proportion des accidents est forte. Or, il y a un mouvement général très net dans le sens de leur diminution.

Tableau représentant les nombres de voyageurs, agents de trains et employés correspondant à un tué et à un blessé, aux Etats-Unis d'Amérique, de 1895 à 1908.

Années	Nombre de voyageurs pour un		Nombre d'agents de train pour un		Nombre d'employés pour un	
	Tué	Blessé	Tué	Blessé	Tué	Blessé
1895...	2.984.832	213.651	155	11	433	31
1896...	2.827.474	178.132	152	10	444	28
1897...	2.204.708	175.115	165	12	486	30
1898...	2.267.270	170.141	150	11	447	28
1899...	2.189.023	151.998	155	11	420	27
1900...	2.316.591	139.736	137	11	399	26
1901...	2.153.469	121.748	136	13	400	26
1902...	1.883.706	97.244	135	10	401	24
1903...	1.957.441	84.424	123	10	364	22
1904...	1.622.267	78.523	120	9	357	19
1905...	1.375.856	70.655	133	9	411	21
1906...	2.222.691	74.131	124	8	387	20
1907...	1.432.631	67.012	125	8	369	19
1908...	2.335.983	77.017	150	8	422	17

On voit qu'il y a un voyageur tué sur 2.984.832 en 1895 et sur 2.335.983 en 1908; un voyageur blessé sur 213.651 en 1895 et sur 77.017 en 1908; un agent de trains tué sur 155 en 1895 et sur 150 en 1908; un agent de trains blessé sur 11 en 1895 et sur 8 en 1908; un employé tué sur 433 en 1895 et sur 422 en 1908; un employé blessé sur 31 en 1895 et sur 17 en 1908.

Si, au lieu de prendre les chiffres d'années isolées, nous dégageons les moyennes de séries d'années — par exemple des cinq premières et des cinq dernières années — nous obtenons des résultats

1. Frank Parsons, ouvr cit., pp. 443, 445 et 446.

à la fois plus concluants et plus saisissants. Les voici. Il y a eu annuellement, en moyenne, un voyageur tué sur 2.494.461 dans la période 1895-1899 et sur 1.797.885 dans la période 1904-1908 ; un voyageur blessé sur 177.807 dans la première période et sur 73.467 dans la seconde ; un agent de trains tué sur 155 dans la première période et sur 130 dans la seconde ; un agent de trains blessé sur 11 dans la première période et sur 8,4 dans la seconde ; un employé tué sur 446 dans la première période et sur 389 dans la seconde ; un employé blessé sur 28,8 dans la première période et sur 19 dans la seconde. L'aggravation, de la période 1895-1899 à la période 1904-1908, est de 28 0/0 pour les voyageurs tués et de 59 0/0 pour les voyageurs blessés ; de 16 0/0 pour les agents de trains tués et de 24 0/0 pour les agents de trains blessés ; de 13 0/0 pour les employés tués et de 34 0/0 pour les employés blessés.

Mais cette progression dans la fréquence des accidents ne serait-elle pas une conséquence inévitable de l'intensification incessante du trafic ? On pourrait le supposer. Aussi ne sera-t-il pas inutile d'établir qu'en fait il n'en est pas ainsi. En dépit du développement du trafic, la proportion des accidents peut non seulement ne pas augmenter, mais encore décroître si l'on développe suffisamment l'outillage et le personnel et si l'on se préoccupe de perfectionner dans la mesure où le permettent les progrès de la technique les installations concernant la sûreté de l'exploitation.

Nous verrons prochainement que l'on constate une amélioration très sensible, et continue, de la situation sur le réseau de l'Etat suisse et sur les réseaux des Etats allemands. Aujourd'hui, il nous suffira de citer l'exemple du réseau de l'Etat belge.

D'après les comptes rendus annuels du Ministère des Chemins de fer, des Postes et des Télégraphes, nous avons dressé pour la période 1895-1909 le tableau ci-dessous, qui fait connaître pour chacune des années considérées les nombres de kilomètres-trains correspondant à une personne tuée, blessée, contusionnée et atteinte en général. Les proportions considérées ici diffèrent de celles qu'envisage la statistique américaine, mais elles ont la même valeur comparative. Il est clair, en effet, que quand la situation, au point de vue des accidents, s'améliore, autrement dit quand la sécurité croît, pour une personne tuée ou blessée il y a d'une part un plus grand nombre de personnes transportées et d'autre part un plus grand nombre de trains-kilomètres parcourus. Les deux proportions, bien que différentes, sont connexes. Il sera donc intéressant de comparer le tableau qui suit, relatif aux chemins de fer de

l'Etat belge, au tableau précédent, relatif aux chemins de fer des Compagnies américaines.

Tableau représentant les nombres de kilomètres-trains correspondant à une personne tuée, blessée, contusionnée ou atteinte en général, sur les chemins de fer de l'Etat belge, de 1900 à 1909.

Années	Nombre de trains-kilomètres pour une personne			
	tuée	blessée	contusionnée	atteinte en général
1895.......	444.092	44.971	180.648	33.307
1896.......	527.908	49.713	110.861	31.971
1897.......	591.024	52.344	146.366	36.194
1898.......	706.589	70.366	123.183	42.115
1899.......	473.317	95.147	48.736	30.174
1900.......	657.435	139.980	46.291	33.039
1901	739.816	222.501	61.016	44.974
1902.......	967.053	152.067	70.976	46.084
1903.......	1.109.308	227.349	83.995	58.121
1904.......	1.172.725	268.051	69.939	52.962
1905.......	1.024.955	512.477	74.320	61.042
1906.......	832.707	423.744	75.861	59.727
1907.......	719.623	412.966	85.912	64.721
1908.......	574.113	385.732	53.204	43.234
1909.......	1.038.159	446 723	82 356	65.172

Ainsi, en 1895, il y avait un tué pour 444.092 kilomètres-trains. en 1909, il y en a un pour 1.038.159 kilomètres : l'amélioration est considérable ; en 1895, il y avait un blessé pour 44.971 kilomètres-trains, en 1909 il y en a un pour 446.723 kilomètres-trains : le nombre de kilomètres-trains par rapport auquel il y a un blessé a exactement décuplé ; pour les contusionnés, la situation s'aggrave, ou semble s'aggraver : il y a un contusionné pour 180.648 kilomètres-trains en 1895 et pour 82.357 kilomètres-trains en 1909 ; mais on peut se demander si cet accroissement de la proportion des contusionnés ne provient pas, simplement, de modifications dans le classement, la délimitation entre les contusions et les blessures manquant parfois de rigueur ; quoi qu'il en soit, l'aggravation pour les contusions, qui dépasse à peine 100 0/0, est très loin de faire équilibre à l'amélioration pour les blessures, qui est de 900 0/0, et, pour le bloc des blessés et des contusionnés, l'amélioration reste colossale ; enfin, pour les accidentés en général (tués, blessés et contusionnés réunis), on passe d'un pour 33.307 kilomètres-trains à un pour 65.172 kilomètres-trains : et ces deux chiffres globaux marquent un énorme progrès.

Si, comme pour les chemins de fer des Compagnies américaines,

nous prenons la moyenne des cinq premières et des cinq dernières années, nous obtenons les résultats suivants : de la période 1895-1899 à la période 1905-1909 on passe d'un tué pour 548.586 kilomètres-trains à un tué pour 837.911 kilomètres-trains ; d'un blessé pour 62.508 kilomètres-trains à un blessé pour 436.328 kilomètres-trains ; d'un contusionné pour 121.958 kilomètres-trains à un contusionné pour 74.330 kilomètres-trains ; d'un accidenté en général pour 34.752 kilomètres-trains à un accidenté pour 58.779 kilotres-trains. Si — sous la réserve qui a été faite plus haut — l'aggravation est pour les contusionnés de 39,02 0/0, l'amélioration est pour les tués de 52,74 0/0, pour les blessés de 59,8 0/0, et pour les accidentés en général de 69,10 0/0.

En 1896, M. Henry C. Morris, consul des Etats-Unis en Belgique, écrivait dans un rapport : « La statistique des accidents en Belgique parle avec éloquence en faveur du régime des chemins de fer belges. Si sur 96.938.777 personnes transportées nous ne constatons pas un seul décès dû à la négligence des chemins de fer, et s'il n'y a eu que 7 décès dus à l'imprudence personnelle des voyageurs, c'est là un brillant éloge des méthodes d'organisation et d'exploitation du réseau » (1).

Nous ajouterons : Si — comme nous venons de l'établir — les statistiques révèlent une terrible progression de la fréquence des accidents sur les réseaux des Compagnies américaines, et une progression encore plus forte de la sécurité sur le réseau de l'Etat belge, cette double constatation comporte une conclusion aussi favorable au système de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat qu'accablante pour le système qui livre, avec les chemins de fer, la vie des citoyens à des sociétés financières constituées pour faire avec de l'argent — et, s'il le faut, avec des vies humaines — plus d'argent.

Edgard Milhaud.

CHRONIQUE

GAZ

En Italie. — L'usine municipale d'Imola.

Accroissement de la consommation. — La commune d'Imola a assumé la gestion de l'usine à gaz, le 1er janvier 1903, après 33 ans de gestion privée. Lors de la reprise se trouvaient installés 205 compteurs. Fin 1909, ce nombre s'élevait à 660 et, au milieu de l'année 1910-11, était déjà de 692.

1. Cité par Frank Parsons, *The Railways, the Trusts and the People*, p. 443.

La quantité de gaz vendue aux particuliers a monté de 101.233 mètres cubes en 1903 à 208.250 mètres cubes en 1909. La consommation avait été plus forte de 1906 à 1908, mais la diminution de 1909 provient exclusivement de l'établissement de l'usine thermo-électrique, qui a eu pour conséquence une extension de l'usage de l'électricité pour l'éclairage et la force motrice.

L'accroissement de la consommation a été véritablement remarquable. Le nombre des clients a plus que doublé, la distribution du gaz à augmenté de plus de 100 0/0 en sept ans. Mais si ces résultats témoignent du fonctionnement régulier de l'entreprise, ils ne sont pas encore un argument en faveur des municipalisations, car ils ont pu et peuvent être constatés aussi dans des usines à gaz non municipalisées.

Résultats économiques de l'entreprise. — Les bénéfices nets de l'entreprise ont marché de pair avec l'accroissement de la consommation.

En 1903, les recettes totales furent de 67.776 fr. 77 et le bénéfice net se monta à 37 fr. 12. En 1906, ce bénéfice s'élevait déjà à 4.000 fr., et, dans le dernier bilan de fin d'année, il est fixé à 9.350 fr. 02.

Ces résultats, qui sont certainement appréciables, pourraient être la conséquence de conditions particulières : augmentation excessive de l'éclairage de la commune, fixation de celui-ci à un prix élevé, évaluations insuffisantes ou autres expédients. Voyons.

La consommation pour l'éclairage public, qui en 1903 était de 121.788 mètres cubes, a monté en 1909 à 136.246 mètres cubes, soit donc une augmentation seulement d'un peu plus de 14.000 mètres cubes, tandis que la consommation privée augmentait, comme on l'a vu, de 100 0/0.

La commune payait à la société concessionnaire 21 centimes par mètre cube ; elle paye actuellement 13 centimes. Elle n'a donc pas prodigué ses faveurs à l'entreprise ; au contraire, le budget communal a réalisé en 1909 un profit net de 10.899 fr., profit qui, en d'autres termes, constitue un nouveau bénéfice net de l'entreprise, versé au compte de la commune.

Les sommes dépensées en réparations ordinaires paraissent suffisantes. Pour une usine d'une valeur de 230.000 fr., ces dépenses furent, en 1909, d'environ 6.000 fr. Toutes les sommes nécessaires au service des intérêts contractés ainsi qu'au paiement des impôts furent versées à la commune. De plus, en sept ans, l'entreprise a constitué un fonds de renouvellement du capital d'établissement, fonds qui s'élève à 18.145 fr., ainsi qu'une réserve de 8.000 fr. L'entreprise est donc solidement établie. Nous trouvons seulement un peu faible la somme attribuée en 1909 à la reconstitution du capital d'établissement, somme fixée à 3.600 fr., soit 1,5 0/0 de la valeur nominale de l'entreprise.

Sur le bénéfice net de 1909, 20 0/0 furent versés au fonds de réserve, 10 0/0 à la commission administrative et 70 0/0 à la commune.

Avantages pour les particuliers. — Non moins importants sont les avantages réalisés par les habitants en tant que consommateurs.

Avec l'entreprise privée, les prix étaient les suivants

Gaz pour l'éclairage seulement	0,33	le mètre cube
Gaz pour l'usage mixte	0,30	—
Gaz pour le chauffage seulement	0,29	—
Gaz pour moteurs	0,25	—

Après la reprise par la commune, ces prix furent progressivement réduits :

Années	Pour l'éclairage	Pour l'usage mixte	Pour le chauffage	Pour moteurs
En 1904.	0,25	0,23	0,22	0,18
En 1909.	0,23	0,21	0,20	0,18
En 1910.	0,23	0,20	0,18	0,16

Conclusion. — Prenons l'exercice 1909, qui, par suite de la concurrence de l'électricité, ne fut pas le meilleur :

Bénéfice net et direct de la commune..................		Fr. 6.545,02
Bénéfice indirect (diminution des frais d'éclairage public)		10.899,68
Bénéfices des particuliers :		
Pour l'éclairage..................	Fr. 4.912	19.122, »
Pour l'usage mixte..............	11.732	
Pour le chauffage...............	2.098	
Pour moteurs....................	380	
Total		Fr. 36.566,70

Ce résultat financier et économique, pour une commune d'environ 15.000 habitants, est vraiment remarquable et même si l'on voulait, par excès de prévoyance et pour assurer un amortissement plus rapide, le diminuer de quelques milliers de francs, on n'en aurait pas moins une situation brillante qui prouve l'excellence de la municipalisation réalisée avec prudence et dirigée avec sagesse. — (*Il Comune Moderno*, février 1911.)

ÉLECTRICITÉ

En Italie. — L'usine thermo-électrique municipale d'Imola.

En 1906, la commune d'Imola approuva, par un referendum, l'établissement d'une *usine thermo-électrique.* Celle-ci coûta, en dépenses de première installation et d'agrandissements successifs, 177.330 fr. 06.

La première année d'exercice (1[er] mai-31 décembre 1907), le bilan se solda par une perte de 5.590 fr. 52, ce qui n'a rien d'anormal dans une entreprise à ses débuts. Les années suivantes furent prospères. En 1908, le bénéfice net était déjà de 4.993 fr. 67 et, en 1909, de 9.854 fr. 66. Le nombre des clients passa de 147 à 327, puis à 493, et il est actuellement de 559.

L'énergie vendue aux particuliers a monté de 8.806 kwh. à 67.334 pour l'éclairage, et de 14.678 à 119.439 pour la force motrice. Mais voici des chiffres qui montrent encore mieux l'importance de l'entreprise municipale au point de vue du développement de l'industrie :

Avant l'établissement de l'usine électrique, il existait à Imola 18 *moteurs à gaz; fin* 1909, *on comptait* 9 *moteurs à gaz et* 130 *moteurs électriques.*

Le prix de l'énergie électrique varia de 20 à 16 centimes pour force motrice à horaire limité, et de 60 à 45 centimes pour l'éclairage.

L'énergie électrique est vendue pour l'usage privé.

Le bilan de l'exercice 1909, que nous avons sous les yeux, certifie la réalité des versements pour les emprunts contractés par la commune,

ainsi que pour l'amortissement et la reconstitution du capital d'établissement. Notons que le pour cent de ce dernier fonds est plus élevé que celui de l'usine à gaz : il est fixé à 3 0/0.

Notons encore que, bien qu'ayant des bilans distincts, les deux entreprises sont administrées par une seule commission et supportent en commun les frais de personnel.

Fin 1909, c'est-à-dire après un peu plus de deux années d'exercice, l'usine électrique avait un fonds de réserve de 998 fr. et un fonds de 10.661 fr. 92 pour la reconstitution du capital d'établissement. — (*Il Comune Moderno,* février 1911.)

LAITERIES MUNICIPALES EN SUISSE

Projets à l'étude à Berne et à Bienne.

Le *Peuple Suisse,* journal socialiste de la Suisse romande, publie dans son numéro du 11 février 1911, sous le titre: *Municipalisons,* l'information suivante :

Les socialistes, au Conseil municipal de Berne, ont déposé une motion en faveur de la création d'une laiterie communale. Ils ont proposé également la reprise par la commune de la laiterie de la société de consommation. L'idée de la régie directe fait chaque jour son petit bonhomme de chemin.

D'autre part, nous extrayons les lignes suivantes du *Journal de Genève,* 26 février 1911 :

Au Conseil municipal de Bienne, M. Walther, socialiste, a présenté une motion demandant que le lait soit fourni par les soins de la commune. Le maire, M. Lenenberger, a répondu que le Conseil exécutif acceptait cette motion, au sujet de laquelle il présentera un rapport dans une prochaine séance. E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Henri DURET, *De l'intervention des municipalités en matière d'habitations ouvrières,* 354 p., in-8°, Paris, A Rousseau, édit., 1910.

L'expérience étrangère est soigneusement exposée — notamment en ce qui concerne la construction et la location d'habitations par les villes — mais l'auteur se place surtout au point de vue de la France et de la législation française. Travail solide, où les municipalités puiseront des inspirations précieuses.

Die Gesundheits-und Wohlfahrtspflege der Stadt Zürich, 514 p. in-8°, Zürich, 1909.

Cet ouvrage, publié sous les auspices de la ville de Zurich, par le Dr Erismann, conseiller administratif chargé du département de l'hygiène publique, avec le concours d'un certain nombre de techniciens et de spécialistes, contient deux sections fort importantes sur les institutions de prévoyance en faveur des travailleurs municipaux et sur les grandes régies de cette ville (eaux, gaz, électricité, tramways). E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.



3e Année N° 25 Mai 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LA QUESTION DU LOGEMENT ET L'ACTION DES COMMUNES EN SUISSE

Par Paul PFLUGER,

Conseiller Administratif de la Ville de Zurich, chargé de l'Assistance Publique.

La question du logement, question dont l'importance est universellement reconnue et qui constitue sans conteste une partie essentielle de la question sociale, est de la plus haute portée au point de vue hygiénique, économique et moral.

On comprend de plus en plus que les communes et plus spécialement les *villes,* sont, mieux que personne, capables de résoudre cette question, et que c'est même en cela qu'elles peuvent le plus efficacement contribuer à la solution de la question sociale.

En Suisse, l'Etat et les coopératives ont fait, sous ce rapport, très peu de chose, beaucoup moins que dans d'autres pays civilisés.

Les coopératives de construction n'ont pu bien se développer en Suisse, car il n'y a pas ici, comme il en existe en Allemagne, de caisses publiques d'assurances contre la maladie et les accidents, caisses pouvant avancer aux coopératives de ce genre des capitaux à un taux d'intérêt de 3 0/0. Quant au gouvernement fédéral, il s'est complètement désintéressé de la question, et il est probable qu'il en sera de même encore pendant longtemps, notre conseil fédéral étant dénué de toute intelligence sociale et tout à la dévotion des capitalistes et des agrariens. S'il vous arrive de lire dans les journaux qu'on a voté des lois mettant le Trésor à contribution afin d'améliorer, au point de vue du logement, la situation des ouvriers travaillant dans des entreprises de l'Etat ainsi que celle des petits employés, c'est de la Bavière, du Wurtemberg, de la Prusse ou d'autres pays qu'il s'agit, mais jamais de la Suisse. Ainsi en Prusse, le parlement a jusqu'ici accordé au gouvernement une somme totale de 132 millions de marks, destinés à construire des logements pour ouvriers et employés, et la Chambre des députés prussienne est actuellement saisie d'un projet de loi d'après lequel l'Etat pourra disposer, dans ce même but, de 12 autres millions. En Suisse, nous ne pouvons, pour cette œuvre, compter que sur les communes.

L'action communale dans le domaine du logement comprend : 1° la statistique des logements ; 2° leur location ; 3° leur inspection ;

4° l'ouveture des terrains à bâtir par la création de rues et l'établissement de plans de quartier; 5° l'appui donné aux coopératives de construction; 6° la construction de logements communaux; 7° l'architecture urbaine (côté esthétique).

1° La base indispensable pour toutes les mesures de politique sociale et économique est l'observation des masses, c'est-à-dire la statistique. Donc, ici comme ailleurs, il faut, avant d'agir, recourir à la statistique et procéder, au moyen d'enquêtes, à une étude de la situation. Ces enquêtes (la première qui ait eu lieu en Suisse fut faite à Bâle en 1889) ont notamment pour but d'établir la situation sanitaire des logements. Mais elles n'ont qu'une valeur assez restreinte, si on ne les renouvelle pas de temps à autre de façon à pouvoir instituer des comparaisons entre les diverses données et juger ainsi des progrès accomplis. On a réclamé, avec raison, que le gouvernement fédéral procède périodiquement à des enquêtes de ce genre, mais sous une forme simplifiée, et que chaque recensement de la population soit accompagné d'un recensement des logements. Le Congrès des villes suisses réuni à Coire en 1909 adressa à ce sujet une requête au Bureau fédéral de statistique, mais celui-ci (le fait est caractéristique de l'esprit qui règne dans nos milieux administratifs) ne daigna pas y donner suite. A Bâle et à Zurich, le bureau municipal de statistique fait tous les ans une enquête concernant les logements inhabités; il note également les maisons nouvellement construites.

2° Pour faciliter au public la recherche de logements, Zurich (depuis 1906), St-Gall, Rohrschach, Berne ont organisé des bureaux municipaux de location pour logements, chambres meublées et non meublées, magasins et locaux servant au commerce. Ces bureaux fonctionnent gratuitement aussi bien pour les propriétaires que pour les locataires. A Zurich, dans le cours de l'année 1909, il a été notifié au bureau de location 4.123 logements, dont 2.331 (56,5 0/0) furent loués par le bureau. Le bureau de statistique de la ville de Zurich relève d'une façon régulière le prix du loyer des logements ainsi notifiés et publie chaque année, dans l'*Annuaire statistique de la Ville,* les données ainsi recueillies. A Bâle, le Grand Conseil est actuellement saisi d'un projet concernant la création d'un bureau municipal pour la location des logements.

3° Une autre tâche des communes consiste dans l'inspection sanitaire des logements, telle que l'a organisée en 1909, à l'imitation des villes allemandes, la commune de Tablat (près de Saint-Gall), et dans l'établissement d'un règlement obligeant les autorités à

faire assainir les locaux insalubres, à les faire au besoin évacuer et prévoyant des pénalités à l'égard des propriétaires récalcitrants. Un projet de loi conçu en ce sens et véritablement exemplaire fut rejeté en 1900 par la bourgeoisie de Bâle.

4° Il n'est pas sans importance que les municipalités se préoccupent de favoriser le développement des constructions par l'établissement de rues et la rapide exécution de plans de quartiers. Il arrive parfois qu'on ne peut bâtir sur des terrains situés à la périphérie des villes, parce qu'il n'y a pas de rues, pas de canalisations et parce qu'il n'existe pas de plan réglant la situation des divers propriétaires. A mesure qu'on remédie à cet état de choses, le nombre des constructions augmente et peut marcher de pair avec l'accroissement de la population. Il y a malheureusement des municipalités qui se soucient peu de faire procéder aux travaux de ce genre, ou qui apportent trop de lenteur à leur exécution.

5° Les communes peuvent prévenir la pénurie des logements en encourageant les coopératives de construction. C'est ce qu'ont fait diverses villes, telles que Saint-Gall, Coire, Lausanne, Locle et, récemment, Zurich. Le Grand Conseil de cette dernière ville a, au mois de mars 1910, approuvé un règlement en faveur de ces coopératives, règlement dont voici le résumé. La commune vient en aide aux coopératives de construction : 1° en leur vendant des terrains à bon marché, sans toutefois que le prix soit inférieur à la valeur d'inventaire ; 2° en leur consentant des prêts sur seconde hypothèque, jusqu'à concurrence de 90 0/0 des frais de construction, et à un taux d'intérêt modéré mais qui doit cependant être au moins égal au taux moyen de l'intérêt payé pour les emprunts de la ville ; 3° en prenant des actions des coopératives. Mais pour jouir de l'appui de la ville, les coopératives doivent observer certaines clauses dont la principale est ainsi formulée : « Les maisons construites avec l'appui de la commune ne peuvent être vendues. Une exception à cette règle ne sera admise, dans des conditions à régler et excluant tout but de spéculation et de lucre, que pour les maisons destinées à loger une seule famille. Pour ces dernières, la coopérative devra se réserver *le droit de préemption,* et assurer expressément à la commune en cas de dissolution de la société, le droit de rachat, lequel entrera en vigueur lors de chaque transfert de propriété. »

Il est certainement très bien que les maisons à plusieurs logements ne puissent être revendues par les coopératives car, sans cela, ces dernières se laisseraient trop facilement entraîner à des spéculations. D'autre part, la clientèle des maisons construites

pour une seule famille préfère d'ordinaire les acheter que de payer un loyer, et cette façon de procéder présente effectivement des avantages. Aussi les coopératives de construction feront-elles bien de bâtir surtout des maisons de ce genre, qu'elles pourront céder aux acheteurs capables de verser un premier acompte.

6° Mais les coopératives de construction ne pouvant pas, avec leurs ressources très limitées, résoudre à elles seules la question du logement, les communes doivent aussi considérer comme une de leurs tâches spéciales la création d'immeubles locatifs. L'idée d'une intervention de la commune dans ce domaine n'est d'ailleurs plus nouvelle. Après avoir été réalisée déjà sur une grande échelle dans des villes d'Ecosse et d'Angleterre, et en Allemagne, à Ulm, cette idée s'implante aussi en Suisse. La ville de Berne fut la première à construire elle-même, et elle a, depuis 1899, investi près d'un million de francs dans des maisons pour une ou pour deux familles, maisons édifiées dans les quartiers communaux de Wyler et d'Ausserholligen, et qui, il est vrai, sont un peu trop primitives pour notre goût actuel. L'exemple de Berne fut suivi, dans la Suisse française, par Lausanne et par Genève. La commune de Lausanne a, en 1903-04, construit 84 logements de 2 à 4 pièces, pour lesquels les dépenses se sont élevées à 172.400 francs. A Genève, la municipalité a édifié, en 1906 et 1907, trois bâtiments qui sont venus s'ajouter aux dix immeubles locatifs construits à frais communs, en 1897-98, par le canton et la ville de Genève. Ces treize immeubles renferment au total 204 logements de 1 à 4 pièces, et 48 magasins; ils ont coûté 1.200.000 fr. Enfin, ces années dernières, le mouvement a gagné l'Est de la Suisse. La ville de Saint-Gall a bâti, pour ses ouvriers et employés, 16 maisons comprenant 159 logements de 3 à 5 pièces, et a dépensé à cet effet 870.000 fr. La commune de Wintherthur a également commencé, en 1909, à construire des immeubles locatifs; elle en possède déjà 7, renfermeant 25 logements de 3 à 4 pièces et qui ont coûté 246.448 fr. (y compris l'achat des terrains).

Mais la municipalité qui est allée le plus loin dans cette voie est celle de Zurich qui, le 21 avril 1907, à la suite d'un referendum auquel répondirent 18.032 oui contre 7.590 non, décida la création de 225 logements réunis en trois grands blocs de bâtiments qui seraient édifiés dans le quartier industriel. Ces trois blocs, achevés en 1908, comprennent 23 corps de logis construits d'après onze types différents, et comptant 40 logements de deux pièces, 149 de trois pièces et 36 de quatre pièces. La dépense totale fut de 2.486.000 francs. Le service des intérêts et l'amortissement de ce

capital (à raison de 4,75 0/0) représente une somme annuelle de 118.085 francs. Le nombre des pièces étant de 911, le taux du loyer par pièce (chambres et cuisines) est donc de 129 fr. 60. En conséquence, le prix des loyers est de 380 à 430 francs pour une habitation de deux pièces et une cuisine, de 500 à 600 francs pour un logement de trois pièces et une cuisine, et de 600 à 700 francs pour un appartement de quatre pièces et une cuisine. Ces maisons, administrées directement par la ville, constituent une entreprise autonome se suffisant à elle-même et ne rapportant pas de bénéfices. Il est absolument interdit de sous-louer ces logements. A propos de ces immeubles locatifs, le rapport du Conseil municipal pour l'exercice 1909 dit : « Les petits et moyens logements sont toujours très recherchés. La ville n'ayant à sa disposition qu'un nombre restreint de logements de ce genre, il n'a pu être donné suite à une grande partie des demandes. L'administration est satisfaite en ce qui concerne la location et la jouissance des immeubles. Très peu de locataires ont donné lieu à des plaintes. »

Il y a quelques semaines, un nouveau referendum a approuvé, par 13.187 voix contre 4.857, un autre projet, celui du Riedtli, visant plutôt les gens qui, bien que possédant une petite aisance, ne souffrent pas moins de la pénurie des logements que les ouvriers. La moyenne des loyers prévus varie de 625 à 1.248 francs ; ces loyers sont ceux que paient habituellement les classes de la population visées par le projet ; sans doute, ils sont assez élevés, et cependant on ne peut que les trouver modestes si l'on compare les logements qu'on pourra avoir pour cette somme avec ceux que les propriétaires privés louent actuellement au même prix. Il s'agit en effet, dans ce projet, d'habitations entourées de vastes jardins, situées sur le penchant de la montagne, avec une vue magnifique et de grandes facilités de communications. L'ensemble constituera une véritable cité-jardin où l'air, la lumière et le soleil, ces trois facteurs essentiels de la santé, exerceront leur bienfaisante influence. Et il faut noter surtout que, contrairement à ce qui se passe dans les immeubles appartenant à des propriétaires privés, le prix des loyers restera toujours le même. Le projet prévoit la construction de 28 groupes de bâtiments comprenant 73 maisons, isolées ou réunies au nombre de 2 à 5 en un seul bloc. Le nombre total des logements sera de 288 se répartissant comme il suit : 33 logements (soit 11,5 0/0) de deux pièces, 130 (soit 45 0/0) de trois pièces, 101 (soit 35 0/0) de quatre pièces, et 24 (soit 8,3 0/0) de cinq pièces ; soit au total, 1.315 pièces. A l'exception de trois maisons doubles avec logements de deux pièces, toutes les

maisons n'ont qu'un logement par étage. Les maisons contiguës se composent, en général, d'un rez-de-chaussée, de deux étages et d'un grenier; les maisons isolées ont un étage en moins. Toutes possèdent des salles de bain et peuvent être chauffées au gaz. En prenant comme base un prix uniforme de 32 fr. 90 par mètre cube, et le prix de 18 fr. par mètre carré de terrain, on peut évaluer les dépenses à 5.260.000 francs. Il faudra, pour le service des intérêts et l'amortissement (5 0/0) de cette somme, 273.520 francs, qui devront être couverts par les loyers. L'exécution de ce projet sera répartie sur un espace de cinq ans, de façon à n'y consacrer chaque année qu'un million.

Et l'on projette encore d'édifier environ 370 maisons ouvrières, parmi lesquelles des maisons pour une seule famille. Ces habitations seront construites sur les terrains du Friesenberg, terrains d'une superficie de 226.000 mètres carrés, que la ville a achetés en 1896 avec l'intention formelle de les employer à cet usage. Les plans de ce troisième projet sont déjà dressés.

A Berne, le Conseil municipal a adopté l'an dernier une motion concernant la construction de nouveaux logements municipaux. De même, le Conseil de Schaffouse est saisi actuellement d'un beau projet prévoyant la construction de 250 à 300 logements. Le loyer serait d'environ 400 fr. pour un appartement de trois pièces avec cuisine et 200 mètres carrés de jardin, de 600 à 730 fr. pour un appartement de quatre pièces, et de 800 à 850 fr. pour une maison de cinq pièces avec salle de bain, etc., et 500 mètres carrés de jardin. De même qu'à Zurich, l'entreprise se suffirait à elle-même. Les plans et les modèles de ce projet ont figuré à l'Exposition d'architecture urbaine de Zurich (ouverte du 4 février au 12 mars 1911). Bâle enfin, la ville des millionnaires et des aumônes, a fait peu de chose jusqu'ici dans le domaine de l'habitation. Signalons toutefois que la fraction socialdémocrate a, le 12 janvier 1911, soumis au Grand Conseil de cette ville une motion concernant la création de logements communaux et l'octroi de subventions aux coopératives de construction.

7° L'Exposition d'architecture urbaine dont nous venons de parler nous montre en quoi doit consister la dernière tâche des municipalités dans le domaine de l'habitation, à savoir le souci de l'aspect général de la ville. Que de charmes ont pour nous les cités du moyen-âge, et combien nos villes actuelles, surtout dans les quartiers neufs, nous paraissent dénuées de style et inachevées! La ville moderne, divisée en quartiers tout à fait disparates, ne produit pas une impression d'ensemble. Un des buts de l'archi-

tecture urbaine doit donc être de faire prévaloir le point de vue esthétique et de mettre plus d'harmonie dans l'aspect de nos villes. Certes, il ne peut être question de copier les vieilles cités médiévales; nos conceptions hygiéniques s'y opposent, ansi que les nécessités de la circulation à notre époque. Il faut tenir compte de ces exigences ainsi que du point de vue financier et tâcher de les concilier avec les exigences esthétiques. Ce qui, jadis, était la conséquence toute naturelle de l'adaptation au climat, à la manière de vivre, à la configuration du terrain et aux matériaux existant sous la main, doit être réalisé aujourd'hui, d'une façon consciente, par l'architecture urbaine: il faut donner à chaque ville un *caractère* propre. De nos jours, les matériaux de construction viennent de partout, chaque maison a un style différent, chaque toit une autre forme et une autre inclinaison, les rues et les plans de quartiers sont dressés sur le papier et non d'après la nature. De là, la prédominance des lignes droites et des angles droits qui rendent si ennuyeux les quartiers extérieurs de nos villes. Pour que celles-ci prennent un aspect plus agréable aux yeux, il faut y introduire plus de constructions monumentales, de places ombragées, de parcs et de jardins, adapter les plans à la forme du terrain, établir une plus grande différenciation entre les quartiers commerciaux et les quartiers d'habitation, etc. C'est en accomplissant cette tâche, en donnant à la ville moderne un caractère spécial, que l'architecture, aujourd'hui en plein essor, atteindra son point culminant.

Paul PFLUGER.

(Traduit par Henri Buriot.)

LES COMPAGNIES FRANÇAISES DE CHEMINS DE FER PENDANT LA GUERRE FRANCO-ALLEMANDE

Par Edgard MILHAUD.

Le 13 avril 1911 — six mois après la grève des chemins de fer français (1) — la Chambre des Députés, à la quasi-unanimité de ses membres, donna au Gouvernement le mandat d'intervenir auprès des Compagnies de la manière la plus pressante pour obtenir d'elles la réintégration de leurs agents révoqués pour faits de grève. A la demande du Gouvernement invoquant en faveur de cette mesure d'humanité non seulement l'exemple du réseau de l'Etat, mais encore « ce grand fait nouveau » : les « six mois de

1. Voir notre article sur *La situation des cheminots de l'Etat suisse et de la Compagnie P.-L.-M.*, n° 19 des *Annales*, t. III, p. 1.

misère » que venaient de traverser les familles des cheminots frappés, les Compagnies, les unes après les autres, ont répondu par une impitoyable fin de non recevoir. Pour justifier leur attitude, elles mettent en avant l'intérêt de la défense nationale. Le directeur de la Compagnie du Midi, M. Moffre, déclarait le 12 mai, dans le *Matin:*

« Un devoir patriotique nous incombe ; il nous faut un personnel éprouvé et sûr, puisque c'est sur lui qu'en cas de conflit international reposera le succès de la mobilisation et de la défense nationale. Nous ne croyons donc point, dans ces conditions, pouvoir accéder aux demandes de réintégration qui nous sont adressées. »

Mais c'est une singulière imprudence, de la part des grandes Compagnies, de se placer sur ce terrain. Car elles nous amènent tout naturellement — et nous ne nous en plaignons pas — à rappeler des faits qui jettent sur la manière dont elles entendirent le patriotisme, en 1870-71, un jour cru, et cruel.

Il s'agit des transports de la guerre, et des comptes qu'à leur sujet elles présentèrent à l'Etat. Comptes fantastiques, comptes scandaleux. Une commission de la Chambre des députés fut amenée à en prendre connaissance, à examiner de près le dossier, et elle a rédigé, avec les documents, un rapport qui reste pour les Compagnies un monument de honte — mais un monument ignoré.

Ce rapport mémorable, extraordinaire et oublié, et dont la presse, la grande presse, ne parla jamais, peut être consulté par chacun, car il se trouve, avec ses annexes, au *Journal Officiel* (juin 1885, *Chambre des Députés, Documents parlementaires,* pages 191-215).

J'ajoute qu'il n'est pas l'œuvre d'hommes animés d'un parti-pris quelconque contre les Compagnies ; sur les onze membres de la commission il s'en trouvait six — dont le président, M. Frogier de Ponlevoy, et le rapporteur, M. Lombard — qui avaient voté, en leur faveur, les tristes conventions de 1883 (1).

S'ils ont rédigé ce rapport accablant, c'est que, délégués par la Chambre pour examiner les pièces, ils lui devaient la vérité. Ils l'ont dite, avec émotion, avec indignation, parce qu'ils ont vu des choses révoltantes, monstrueuses, et parce qu'ils voulaient la con-

1. Voici la liste des membres de la commission, sur laquelle nous faisons suivre le nom de chaque membre de la mention *pour* ou *contre*, suivant qu'il a voté pour ou contre les conventions : Frogier de Ponlevoy, président (*pour*), Leconte (de l'Indre), secrétaire (*contre*), Bontoux (*pour*), Duvivier (*contre*), Blandin (*pour*), Lombard (*pour*), Fourcaud (*pour*), Turigny (*contre*), Farcy (*contre*), Vielfaure (*pour*), David (Jean) (*contre*).

vaincre de « la nécessité qui s'impose de mettre fin, par une répression énergique, à des abus qui ont permis à des Compagnies qui jouissent d'un monopole exorbitant *de puiser à pleines mains dans les caisses du Trésor.* » (p. 209).

Voici le montant de la *spoliation* (le mot est de la Commission, p. 208) : les Compagnies, pour les transports de la guerre, réclamaient 59 millions ; on leur a payé 48 millions ; on leur en devait tout au plus, en comptant très largement, 33 (p. 209). Et la commission voulait leur faire rendre gorge ; mais elle a été vaincue, parce que les Compagnies, par leur or, disposent de toutes sortes de forces dissolvantes, en première ligne du silence de la presse.

Mais les faits révélés restent. En voici quelques-uns. Dans le compte de la Compagnie P.-L.-M. figure une somme de 70.000 fr. pour des transports de troupes déjà payés au chemin de fer de Chalon à Dôle (page 210). C'est là un double emploi entre mille autres, car, comme le constate la commission, « ils pullulent », pêle-mêle avec les faux emplois et même les triples-emplois (p. 193). L'intendant Gamelin, qui fut vis-à-vis des Compagnies — il revendique ce titre et il y a droit — « un liquidateur bienveillant », (p. 210), constate, dans une communication faite au ministre de la guerre, « que, pour tous les transports à propos desquels il a été possible de faire faire des enquêtes, les réclamations de la Compagnie ont été singulièrement réduites ». Et il poursuit : « La liquidation se demande le degré de confiance que l'on peut avoir dans l'exactitude du relevé de la Compagnie, d'autant plus qu'il demeure établi que les chefs de gare ne se sont point fait faute de créer des souches au passage d'un transport, sans attendre les pièces régulières et nonobstant l'existence de ces pièces. *Avec toutes les denrées que la Compagnie de Lyon fait voyager sur ses lignes, on aurait pu approvisionner un million d'hommes pendant quatre ou cinq ans.* » (p. 208.)

« Rien n'est négligé par les Compagnies, constate la commission, *ni les fausses écritures, ni même les faux matériels* » (p. 208).

Un article (n° 2.911, page 211) porte la signature de l'intendant Datas : cette signature est un faux. — Il importe à la Compagnie, pour échapper à la responsabilité d'un manquant considérable (d'une valeur de 138.000 francs), et pour pouvoir l'imputer aux événements de la Commune, de faire croire qu'une expédition faite effectivement le 17 mars n'a eu lieu que le 22. Frauduleusement, sur l'avis d'expédition, elle change la date : mais une autre pièce permet de rétablir la date véritable et révèle le faux (p. 210). — Au sujet d'une expédition de 29.880 kilos de biscuits de Bourges à

Orléans, le rapport cite une lettre d'un adjudant d'administration qui « pense que la signature du réceptionnaire est *celle d'un agent de la Compagnie d'Orléans,* car, dit-il, j'étais chargé de l'évacuation de la gare d'Orléans le 14 octobre. J'étais chargé du service de la gare, et il n'est pas possible que du biscuit expédié ce jour-là soit arrivé à destination. » (p. 212.) — Voici un « article 3.588: Foin, 87.300 kil. Prix: 2.151 fr. 05. Bourges à Orléans. Départ, 1er décembre 1870; arrivée, 30 décembre. Cette expédition devrait être taxée à 0 fr. 06 et non à 0 fr. 22, mais une main étrangère a ajouté sur une des réquisitions les mots *vitesse accélérée.* Ces mots ont été mis après coup, soit par la Compagnie, soit par l'agence (des Compagnies), mais non par l'ordonnateur. Sur un grand nombre d'articles — celui-ci sert d'exemple — les mots *vitesse accélérée* ont été ajoutés pour présenter un décompte trois ou quatre fois plus élevé. *C'est un faux.* » (p. 210.)

Autre exemple : « Article 975. Cartouches et armes, 48.915 kil. Prix, 987 fr. 29. Départ, 20 mars 1871. Arrivée, 15 avril. Non seulement ce transport parti de Nevers le 20 mars pour arriver le 15 avril à Bourges (pour un parcours de 69 kilomètres) devait être taxé en petite vitesse, mais de plus on compte un camionnage à Bourges, alors que là le transport a été effectué par voie d'embranchement. Il est vrai que le « vu arrivé » porte au crayon *en gare* sur la lettre de voiture; l'agence a trouvé plus avantageux de mettre à l'encre « *en magasin* ». *Il est pour le syndicat* (*des Compagnies*) *toujours bon de percevoir lorsque rien n'est dû.* » (p. 212).

Pour une expédition de 164.094 kilos de canons de Paris à Brest, décomptée 34.968 francs, « le camionneur, à Brest, *certifie* d'abord avoir reçu 820 fr. 50 pour son camionnage, plus tard il écrit qu'il n'a reçu que 615 fr. 35. *Il n'a rien reçu* puisque le service entre la gare de Brest et l'arsenal de la marine se fait par voie d'embranchement. » (p. 212). Or, observe le rapport après examen de ce cas, « cet exemple n'est pas isolé, il s'en faut. » (p. 201).

Et que dire de cet étrange récépissé d'un transport de Lyon à Belfort sur lequel, *à la date du 31 août 1871,* le timbre de l'intendance militaire porte: « République française » ! (p 211). L'intendance militaire, ou la Compagnie, avait proclamé la République cinq jours avant la France!

Il faut rapprocher de ce cas d'un si exceptionnel intérêt historique celui d'une expédition de 77.000 kilos de fusils, de Paris à Châtellerault, pour laquelle « l'extrait d'écriture de la Compagnie d'Orléans porte comme date d'expédition *le 27 août 1870,* et l'in-

tendant de Poitiers certifie que les colis sont arrivés à Châtellerault *dans la nuit du 11 au 12 août* » (p. 211).

La contre-partie d'une aussi troublante célérité — dont il y a une série d'exemples, — ce sont les transports décomptés au tarif de la grande vitesse qui ont pris deux ou trois mois — sans qu'aucun fait de guerre pût être invoqué. A propos d'une expédition de matériel de Caen à Cherbourg, au tarif de la grande vitesse, le rapport note (p. 212) : « Pendant la guerre, l'ennemi n'a jamais interrompu les communications entre Caen et Cherbourg; l'Ouest ne craint pas cependant de percevoir le prix de 0 fr. 22 au lieu de 0 fr. 09 sur ce parcours pour un transport en grande vitesse qui, parti le 1er octobre, est arrivé le 1er décembre. *Deux mois pour parcourir 132 kilomètres.* » A propos d'un transport de vivres, de 163.140 kilos, de Brest à Versailles, décompté, au tarif de la grande vitesse, 19.131 fr. 75, et qui, expédié le 20 mars 1871, est arrivé le 18 juin, le rapport observe: « Ce transport de vivres est un des nombreux exemples de ceux que, pour des causes multiples, on n'aurait jamais dû décompter en grande vitesse, car *il n'est pas admissible que des vivres dont on avait un pressant besoin restent en chemin de fer pendant trois mois.* » (p. 212.)

Par des livraisons faites, au tarif de la grande vitesse, avec cette célérité, la défense nationale était, on le voit, bien assurée.

Mais, pour les Compagnies, le bénéfice résultant de la quasi-universalisation — *dans leurs comptes* — de la grande vitesse était énorme, prodigieux. La Commission écrit: « Cela valait, selon leur syndic, nous n'osons presque pas le répéter, 25 MILLIONS. » (p. 202.)

Aux faux emplois, aux doubles et triples emplois, aux vitesses faussées, il faut joindre les distances faussées. En voici deux exemples, entre tant d'autres: de Grenoble à Briançon, les Compagnies comptent 192 kilomètres, au lieu de 105; de Versailles à Lille, 423 au lieu de 270 (pages 194 et 195).

Et quand, pour leur faire restituer les sommes encaissées ainsi — en d'innombrables cas — d'après des données fausses, on invoque la clause de répétition pour cause d'erreur matérielle, elles répondent: ce sont là non des « erreurs matérielles », mais des « erreurs *d'appréciation* » (pages 191, 195 et 206).

Est-il trop tard pour récupérer les sommes indûment payées ? Cette question devrait être étudiée de très près. Mais même s'il en est ainsi, même si, matériellement, il y a prescription, il ne peut y avoir, vis-à-vis de semblables agissements, prescription morale. Et nous demandons aux Compagnies de quel droit elles se permettent de donner des leçons de patriotisme aux cheminots, au Parle-

ment, au gouvernement, quand, au lendemain de la guerre, elles ont joué le rôle de ces malfaiteurs qui rôdent la nuit sur les champs de bataille pour détrousser les morts et les mourants.

Mais ces faits comportent une autre conclusion, plus générale, que nous dégagerons dans un instant.

Auparavant, une autre constatation doit être faite, plus grave encore, plus déconcertante, plus troublante : les scandaleuses extorsions des Compagnies ont été couvertes avec une complaisance inlassable par les bureaux de l'administration militaire.

Notons d'abord que si elles furent dénoncées, on le doit exclusivement à l'intervention fortuite d'un homme du dehors. Le rapport Lombard nous dit dans quelles conditions :

« Le traité de 1868, conclu entre l'administration de la guerre et les grandes Compagnies syndiquées, avait pris fin en 1873 et n'était plus appliqué que par voie de tacite reconduction en vertu de son article 74.

« Mais le ministre, fatigué des prétentions émises par les Compagnies, surtout à propos de la liquidation de la période de guerre (1), voulut en 1874 voir si son administration ne trouverait pas avantage à ne point conclure de convention spéciale et à être traitée comme le public en se servant, pour les transports de la guerre, des tarifs commerciaux, la marine y ayant déjà recours pour son service.

« A cet effet, il chargea un spécialiste en matière de vérification de transports, M. Niclot, d'établir un travail comparatif entre les prix du traité de 1868 et ceux du commerce sur 36.000 articles de l'exercice 1869.

« Ce travail fut conduit rapidement, et à la satisfaction de l'administration de la guerre dont le représentant, M. l'intendant général Urich, président de la commission de liquidation des dépenses des armées, demanda une gratification spéciale pour son auteur.

« Dans son rapport à l'administration de la guerre, M. Niclot démontrait que le traité de 1868 était onéreux pour elle. Mais *au cours de cette vérification, M. Niclot avait été frappé des nombreuses erreurs commises au préjudice de l'Etat.*

1. En marge d'un rapport relatif à une réclamation des Compagnies, le ministre de la guerre, le général de Cissey, écrivait en 1872 : « *Les Compagnies de chemins de fer abusent singulièrement de leur monopole*, et, en temps de guerre, l'Etat doit avoir le droit de les réquisitionner et de les faire marcher militairement. — Signé : Général de Cissey. » (Rapport de la Commission, p. 202).

« Erreurs dans les distances servant de bases aux décomptes, erreurs dans l'application des prix du traité, et enfin erreurs dans les décimales. » (p. 191.)

La révélation de ces faits n'ayant eu aucune suite, M. Niclot revint à la charge, pressant le ministre, par des lettres et des démarches multipliées, de faire la lumière, et de faire rentrer dans les caisses de l'Etat les sommes indûment perçues par les Compagnies. Mais les bureaux veillaient. D'abord, ils discutèrent — et des années passèrent. Mais ils perdaient du terrain. Ils le sentaient. Brusquement, ils changent d'attitude. Ils se taisent. « Dans une note en marge d'un rapport sur l'historique de cette question fait au ministre qui avait ordonné de l'examiner à fond, rapport signé : Lamy et contresigné : Colombeix (4 novembre 1880), on lit la note suivante : « Le mieux ne serait-il pas de ne pas « répondre à M. Niclot? *puisque nous n'avons pas de bonnes rai-« sons à lui donner, et que dans ces conditions notre silence ne « pourrait pas donner lieu à polémique?* » — C'est le rapport Lombard qui cite ce fait stupéfiant, et il ajoute : « Cette note a bien sa valeur, car elle fut mise à exécution de point en point et l'on ne répondit plus à M. Niclot. » (p. 192.)

Si la question ne fut pas alors définitivement abandonnée, l'honneur en revient à un député, M. Eugène Farcy, qui la posa en 1881 devant la Chambre et obtint la nomination d'une commission d'enquête parlementaire, — celle précisément dont nous analysons le rapport. Mais la commission se heurta à son tour à la résistance obstinée et aux manœuvres des bureaux. Il faut, ici, citer les termes mêmes du rapport :

« Le 17 février, M. le ministre (le général Billot) s'excusait et, ne pouvant assister à la séance de ce jour, il déléguait un haut fonctionnaire de ses bureaux, M. de Panafieu, *directeur du contrôle,* pour le représenter.

« M. de Panafieu fut entendu ; il déclara nettement, ainsi qu'en fait foi le procès-verbal de la séance de ce jour, que, dans son opinion, la question de revision était tranchée ; qu'y revenir était pour lui chose parfaitement inutile, et que *l'administration s'en désintéressait d'une façon absolue.*

« Mais nous devons nous hâter de déclarer que les résistances ne sont pas venues des ministres, MM. Billot et Campenon, ni du sous-secrétaire d'Etat, l'honorable M. Casimir Périer, chez qui nous avons toujours rencontré la plus cordiale bienveillance. *Ces résistances sont venues des bureaux.* Dans sa lettre en date du 18 février 1882, M. le Ministre annonçait au président de la com-

mission que les dossiers des transports relatifs à la période sur laquelle portait la vérification étaient déposés aux Invalides, dans une salle spéciale mise à la disposition de la commission et que la série commençait à l'année 1866. Votre rapporteur fit observer au ministre que la période de 1861 à 1865 inclusivement manquait. Cette période avait une certaine importance, elle comprenait la guerre du Mexique. Il lui fut répondu une première fois que ces pièces n'existaient pas, qu'après liquidation elles avaient été données aux domaines pour être vendues comme vieux papiers; une seconde lettre reçut la même réponse. *Entre temps, elles avaient été enlevées du local où elles se trouvaient aux Invalides et mises dans les caves.* Ce ne fut que grâce à l'énergique intervention de M. le Sous-Secrétaire d'Etat qu'elles purent enfin, le 19 janvier 1884, être retrouvées et livrées à la commission parlementaire. Aujourd'hui, elles sont dans le local occupé par la commission et classées à leur numéro d'ordre. Mais ce fait n'est pas unique et nous aurons, au cours de cet exposé, à en signaler d'analogues. A cet égard, nous ne pouvons nous empêcher de faire observer qu'il est *au moins surprenant* que l'administration qui conserve tant de documents souvent inutiles, ne soit pas mieux édifiée sur l'existence de pièces ayant servi à l'établissement de comptes aussi importants, lorsque la prescription n'avait pas éteint toute action en revendication de la part de l'une ou de l'autre des parties. » (p. 193.)

Les bureaux étaient complices des Compagnies. Ils leur avaient livré les intérêts de l'Etat. Ils les leur avaient livrés en approuvant des comptes faux et frauduleux (1). Ils les leur avaient livrés aussi par des arrangements étranges, prodigieux, dans l'examen desquels nous ne pouvons entrer, mais que la commission étudie dans le plus menu détail et stigmatise comme il convient, — telle la Convention du 20 juin 1877 relative au règlement des transports de la guerre, « cet acte, déclare-t-elle, que, *pour l'honneur de l'administration,* votre commission voudrait n'avoir pas à discu-

1. Le rapport de la Commission contient, en annexe (n° 36), ce document étonnant :

« N° 36

« Article 5.724. — Pain, 1.012 kil. Prix : 20 fr. 85.

« *Paray à Autun.*

« Départ 12 novembre 1870. — Arrivée....

« Ce transport n'est nullement justifié, il n'existe qu'un extrait d'écritures, sans signature, qui n'a aucune valeur. Néanmoins la liquidation a écrit sur le bulletin de décompte « *accepté avec les yeux de la foi* ». Tout commentaire serait superflu. » (p. 212).

ter, » « cet acte *où la spoliation est élevée à la hauteur d'un principe* », dit-elle encore (p. 208), « l'acte *inqualifiable* du 20 février 1877 », ainsi qu'elle le dénomme ailleurs (p. 202), « tentative *monstrueuse* de la part des Compagnies pour se mettre à l'abri d'une revendication éventuelle qui devait se produire tôt ou tard » (p. 202). « Les conditions de cet acte d'ambiguité, écrit-elle encore, furent longtemps débattues, les prétentions des représentants du Syndicat devenaient d'autant plus excessives que l'administration se montrait plus facile. On lit en marge du projet, à propos des vitesses exceptionnelles (1), le mot « jamais » de la main du ministre; plus loin, on trouve cette note: « Alors, dans ce cas, le « chemin de fer recevra le prix d'un transport qu'il n'aura pas « effectué et le prix de celui qu'il aura effectué! Car, certaine- « ment, il réclamera le prix de toutes les expéditions qu'il aura « livrées; donc il y a double emploi et toutes les expéditions qui « ont été réglées dans ces conditions sont à reprendre. » Et cependant la transaction fut signée le 18 juin 1877 dans les conditions voulues par les Compagnies. *Votre commission se refuse à comprendre comment et par quels motifs un acte semblable a pu être accepté par l'administration: l'Etat livre tout et on ne lui fait pas la moindre concession.* » (pp. 202-203.)

M. Alfred Picard écrit, dans son *Traité des Chemins de fer* (2): « L'histoire montre que , dans certains pays étrangers, comme l'Angleterre, les influences des Compagnies sont très puissantes et opposent de sérieux obstacles à l'action naturelle des Pouvoirs publics; en France même, elles ont franchi à certaines époques la porte de nos deux Chambres. » Il faut constater qu'elles ne se sont pas arrêtées devant celle du Ministère de la Guerre, devenu, à de certaines heures — et à des heures horriblement tristes pour la patrie — de ministère de la défense nationale, ministère de la défense des Compagnies.

La conclusion qui se dégage, d'elle-même, de tous ces faits, c'est qu'il y a pour le pays imprudence folle à abandonner le plus important des instruments de la défense nationale à des Compagnies qui se sont rendues coupables contre la nation, pendant « l'année terrible », d'aussi misérables et d'aussi sordides agissements, et qui disposent d'influences assez puissantes et assez pénétrantes pour avoir pu non seulement bâillonner, mais mobiliser en leur faveur l'administration militaire centrale.

1. Dont les Compagnies voulaient qu'on appliquât le tarif à tous les transports.
2. T. I, p. 559.

Le régime des chemins de fer commandé par le souci de la défense nationale — Bismarck et de Moltke le savaient bien, et aussi le peuple suisse, qui ne put admettre que des liasses entières d'actions de ses réseaux fussent aux mains de banquiers de Francfort — c'est l'exploitation par l'Etat.

Edgard MILHAUD.

CHRONIQUE

PHARMACIES COMMUNALES

En Italie.

L'expérience de Reggio Emilia.

Dans son premier numéro (janvier 1911), la revue italienne *Il Comune Moderno* publie l'étude suivante, remarquablement documentée, sur la pharmacie municipale de Reggio Emilia.

Origines et développement de l'entreprise. — La commune de Reggio Emilia, dont les deux tiers de la population sont distribués en 27 villages situés en dehors de la limite de l'octroi, pourvoit depuis 1888 à la délivrance gratuite des médicaments aux pauvres non inscrits sur les listes de la « Congrégation de Charité », laquelle ne s'occupe que des pauvres domiciliés depuis plus de cinq ans dans l'enceinte de la cité. La fourniture fut confiée tout d'abord aux pharmaciens de la ville sur la base d'un tarif spécialement établi.

La création de la pharmacie communale, qui vint ensuite, eut pour principale origine les prétentions des pharmaciens eux-mêmes qui, lors de l'expiration du contrat, voulurent imposer à la commune des conditions plus onéreuses, alors que la municipalité, à la suite des études faites sur cette question, avait acquis la conviction que, par la régie directe, elle aurait pu non seulement obvier à de nombreux inconvénients présentés par le système actuel, mais encore réaliser une économie sensible.

Ainsi commença, le 1er juillet 1900, la gestion de la Pharmacie Communale, mais seulement pour la fourniture des médicaments aux pauvres à la charge de la commune. Puis elle assuma successivement les fournitures de toutes les institutions locales, entre autres, le 1er janvier 1902, les fournitures pour les œuvres pieuses d'éducation; le 1er janvier 1903, le très important service de la Congrégation de charité, et, le 1er janvier 1904, celui de l'Hôpital civil.

Le 15 octobre 1903, s'inspirant de l'idée directrice de la *loi du 29 mars de cette même année, loi autorisant les communes à prendre en régie directe les services publics,* elle se mit également à vendre au public.

Cette innovation fut si bien accueillie par les habitants qu'il fallut bientôt agrandir le magasin de vente et augmenter notablement le personnel.

La Commission royale pour le crédit communal et provincial, appelée à donner son avis sur la proposition d'approbation de cette régie directe, conformément à l'article 30 de la loi sur les municipalisations, repoussa un recours du Syndicat des pharmaciens de Reggio attaquant

le droit de la commune à *gérer une pharmacie au profit de la généralité de la population* (ce sont là les paroles textuelles du rapport de la commission), et retint que, *de même que la productivité du service résultait avec évidence des documents étudiés, de même ressortait d'une façon manifeste l'utilité publique générale de la régie directe de ce service par la commune de Reggio, puisqu'il est du plus haut intérêt pour les habitants de pouvoir se soigner avec des médicaments d'un prix équitablement réduit.*

Cela, la Commission royale l'écrivait en 1905, d'après les données fournies par les précédents exercices. Depuis, la Pharmacie Communale a presque triplé ses recettes et le service a tellement augmenté qu'il a même fallu ouvrir des succursales.

Ces succursales furent réclamées par un vote explicite du corps électoral qui, aux dernières élections municipales, envoya à l'Hôtel de Ville les partisans de cette création avec un projet d'établissement de six pharmacies nouvelles, dont quatre à la campagne et deux en ville. Ces deux dernières existent actuellement déjà, et il en a été créé une au Village Cadè ; toutes trois fonctionnent à merveille et ont été approuvées par un récent référendum.

Il faut noter ici que la commune de Reggio a plus de 60.000 habitants, dont environ 40.000 résident, comme nous l'avons dit, dans 27 villages dépourvus auparavant de tout service pharmaceutique, certains d'entre eux étant à plus de 11 kilomètres du centre ! Ainsi, spontanément, sans lois spéciales, sans fixation d'un nombre minimum d'habitants, mais par la simple nécessité de l'assistance pharmaceutique et pour la commodité de la population, la nature de véritable service public, qui est bien celle de cette nouvelle entreprise communale, fait surgir la pharmacie là où le pharmacien privé n'est jamais et ne serait jamais allé, et assure sans autres formes une bonne répartition des pharmacies sur tout le territoire !

Et cela, l'entreprise communale le fait même si l'exercice des pharmacies rurales risque de se solder par un passif, et elle le fera d'autant plus facilement que les recettes des pharmacies urbaines lui permettront de suppléer complètement à ce passif.

Résultats économiques de l'entreprise. — Comme nous l'avons dit ci-dessus, le service de distribution de médicaments aux pauvres fut soumissionné, durant douze ans, par divers pharmaciens de la ville. Chaque ordonnance coûtait, en moyenne, 0 fr. 65 à la ville qui, rien que dans le premier semestre de 1900, paya aux pharmaciens, pour ces fournitures, 13.301 fr. 02. Dans le second semestre de cette même année, avec la régie directe, le coût moyen de l'ordonnance descendit à 0 fr. 36 et la dépense totale à 5.658 fr. 62. Cette dépense resta à peu près la même au cours des exercices suivants, puis diminua encore sensiblement lorsque commença et à mesure que s'étendit la vente au public. Mais il faut noter qu'une plus grande diminution de la dépense effective est rendue impossible par le fort accroissement du nombre des individus soignés gratuitement ainsi que par les nouveilles exigences de la thérapeutique, exigences qui se manifestent par une augmentation graduelle dans le coût des ordonnances.

Ainsi, pour le seul service de la commune, l'économie réalisée par la régie directe, par rapport à la dépense calculée sur la base des tarifs

mêmes que les pharmaciens privés déclaraient ne plus pouvoir accepter, fut, du 1er juillet 1900 au 31 décembre 1907, de 162.497 fr. 02. Et elle s'élèverait à plus de 200.000 fr. si l'on tenait compte des résultats des exercices 1908-1909, absolument conformes aux exercices précédents.

Pour les autres institutions (non compris l'hôpital et le Frenocomio, qui ont des pharmacies intérieures auxquelles la Pharmacie Communale fournit les médicaments en gros), leur dépense a été constamment de 18 à 20 0/0 inférieure à celle que leur occasionnait l'ancien système, ce qui représente une économie totale d'environ 70.000 fr. par an.

Les recettes de la vente au public marquent le développement graduel de ce service ; ce développement suit une marche si régulière que la moyenne de la recette journalière est actuellement de plus de 500 fr., et que l'on peut en toute assurance affirmer que le total des recettes de l'année en cours dépassera 220.000 fr.

Du reste, le tableau suivant est assez démonstratif :

Exercices	COMMUNE Pour les pauvres, le laboratoire de chimie et offices divers Fr.	Institutions et administrations diverses Fr.	Vente au public Fr.	Divers Fr.	TOTAL Fr.	Remarques
1900 2e semestre	8.849 52	»	»	»	8.849 52	Régie municipale non autonome
1901	21.027 45	»	»	»	21.027 45	
1902	16.787 63	2.308 29	»	276 12	19.102 04	
1903	15.540 70	17.442 56	5.202 99	98 50	38.284 75	
1904	11.802 40	23.806 95	75.792 57	1.067 78	112.469 50	
1905	9.587 56	36.285 39	95 069 25	1.131 15	141.873 35	
1906	19.719 92	45.156 63	122.406 39	»	187.282 94	Régie municipale autonome
1907	35.302 93	48.153 67	145.841 23	230 45	229.528 28	
1908	36.550 54	51.385 55	171.268 70	991 53	260.196 32	
1909	40.249 37	67.234 04	198.333 14	1.847 98	308.754 53	
1910 1er semestre	20.172 67	43.249 96	110.365 54	1.350 »	175.138 17	

Les chiffres relatifs aux recettes de la vente au public montrent combien les participants à l'institution, puis, bientôt, le grand public, répondirent favorablement à l'initiative des administrateurs.

Les recettes journalières furent, en moyenne :

En 1903	de Fr.	67	En 1907	de Fr.	399
1904	» »	207	1908	» »	470
1905	» »	260	1909	» »	543
1906	» »	335	1910	» »	660

La progression est constante et n'est pas due seulement à l'augmentation du nombre des pharmacies, mais encore à celle de la clientèle de chaque pharmacie. En effet, les trois succursales ont donné, comme moyenne journalière de recettes :

	1909	1er semestre 1910
Pharmacie n° 2, Village Cadè.......	Fr. 25	Fr. 25
— » 3, rue de Amicis.....	47	65
— » 4, rue E. S. Pietro....	85	125
Total	152	225

Avantages pour le public. — Au nombre des heureux résultats de cette entreprise communale doit être mise la diminution du coût des médicaments dans notre ville et même dans les environs. Avant l'ouverture du service de vente au public, régnait, sous le rapport des prix, l'anarchie absolue, car les nombreux pharmaciens privés n'étaient jamais arrivés à se mettre d'accord sur ce point, et l'on faisait payer au client la somme que l'on voulait.

Si nous comparons les prix des pharmacies libres avant l'ouverture de la Pharmacie Communale au public, et le tarif actuellement en vigueur dans cette dernière, nous notons, pour les produits de consommation usuelle:

	Pharmacies libres —	Pharmacie communale —
Acide borique, 100 gr.	0,40	0,15
— salicylique, le gr.	0,05	0,01
Antipyrine, le gr.	0,25	0,05
Bicarbonate de soude, 100 gr.	0,30	0,10
Bisulfate de quinine, le gr.	0,40	0,12
Eau boriquée, le kilog.	0,40	0,15
Eau de chaux, le kilog.	0,30	0,15
Eau phéniquée, le kilog.	0,30	0,20
Essence de térébenthine, 100 gr.	0,50	0,30
Gaïacol, le gr.	0,20	0,05
Glycérine, 100 gr.	0,50	0,30
Huile de ricin, 100 gr.	0,25	0,15
Mouches de Milan, pièce	0,10	0,05
Salicylate de soude, 10 gr.	0,50	0,15
Salol, 10 gr.	0,40	0,20
Sel artificiel de Carlsbad, 100 gr.	0,30	0,15
Sinapismes Rigollot, pièce	0,15	0,10
Sublimé corrosif en pastilles, le tube	0,60	0,35
Sulfate de quinine, le gr.	0,30	0,12

Et la liste pourrait continuer. On dira que les pharmaciens privés ont, eux aussi, sensiblement diminué leurs prix par rapport à ce qu'ils étaient il y a quelques années : c'est incontestable, mais il faut bien reconnaître que la Pharmacie Communale a largement contribué à cette diminution.

Et cela est si vrai que la tactique actuellement adoptée par quelques concurrents de la Pharmacie Communale consiste à vouloir démontrer aux clients qu'ils vendent à plus bas prix que cette dernière.

A ce propos, nous croyons intéressant de signaler ici un fait de caractère général, fait qui, échappant aux profanes, met les professionnels les plus honnêtes en danger de paraître parfois de cupides spéculateurs. Une foule de produits chimiques employés en thérapeutique sont brevetés : par exemple, et pour ne parler que des plus usuels, l'aspirine qui coûte 48 fr. le kilog., la dionine qui coûte 930 fr. le kilog., l'éroïne qui coûte 940 fr. le kilog., le salophène qui coûte 99 fr. le kilog., l'urotropine qui coûte 75 fr. le kilog. sont la même chose que les produits équivalents appelés acide acéti-salicylique qui coûte 9 fr. le kilog., éthilmorphine chlorhydratée et diacétimorphine qui coûte environ 500 fr.

le kilog., l'acétamidosalol qui coûte 32 fr. le kilog., l'exameilentétramine qui coûte 11 fr. le kilog.

Pour ces produits, les pharmaciens privés ne peuvent faire des prix inférieurs que s'ils substituent aux produits brevetés les produits communs ou *équivalents*.

Mais comment, étant donné le peu de science et de conscience de certains *négociants,* le médecin pourrait-il prescrire en toute sérénité, au lieu du produit breveté, le produit équivalent ? Et comment, d'autre part, une pharmacie honnête pourrait-elle se substituer au médecin et à ses indications précises ? C'est ainsi qu'il arrive que la Pharmacie Communale puisse quelquefois sembler plus *chère* que d'autres pharmacies privées, parce qu'elle délivre des produits authentiques et brevetés. Il faut donc bien avoir présent à l'esprit que, malgré les attaques et les menaces d'une concurrence plus ou moins loyale, la Pharmacie Communale n'a jamais oublié que, si elle doit d'une part réduire ses prix au minimum, elle doit, d'autre part, garantir absolument la quantité, qualité et pureté des produits qu'elle fournit.

La qualité des médicaments et leur prix. — Les pharmaciens étant supposés capables et honnêtes, les médicaments devraient avoir partout même qualité, même degré de pureté.

En réalité, il n'en est pas ainsi. Il y a tant de fraudes dans le commerce en général, même dans celui des médicaments, qu'aucun pharmacien n'est certain de pouvoir découvrir ces fraudes s'il ne possède un laboratoire d'analyses, laboratoire qui, en règle générale, fait défaut. Il existe bien en Italie des firmes sérieuses et méritant jusqu'à un certain point la confiance du pharmacien ; mais on néglige souvent de s'adresser à ces maisons, parce qu'on peut conclure d'excellents marchés avec le premier commis-voyageur venu, lequel donne les plus amples assurances *verbales* au sujet de la pureté de ses produits.

Eh bien, ce grave inconvénient auquel, malheureusement, bien peu de gens, même parmi les médecins, font attention, la Pharmacie Communale y a radicalement remédié.

Etant donné son important mouvement d'affaires, elle achète les médicaments en grande quantité, aux meilleures maisons d'Italie et de l'étranger, et elle soumet ces médicaments à un rigoureux contrôle dans le *Cabinet municipal de chimie* qui lui est annexé (1).

D'autre part, elle procède, dans un laboratoire spécial (actuellement en voie d'agrandissement) à la préparation de tous les produits qui, par leur nature, échappent trop facilement au contrôle de l'analyse.

Une fois entrés dans le magasin, les médicaments y sont empaquetés et rangés de la façon la plus propre à assurer leur bonne conservation ; de là, ils passent finalement dans les salles de vente où les pharmaciens, qui, étant des employés, ne donnent lieu à aucune suspicion, les emploient à la dose voulue pour la fidèle exécution des ordonnances.

Pour ce qui est des prix, il faut remarquer que l'achat par quantités considérables et les garanties spéciales de solvabilité que présente la Pharmacie Communale lui permettent d'obtenir des conditions si avantageuses qu'il est impossible aux petites pharmacies de soutenir la

1. Dans ce laboratoire, la Pharmacie exécute aussi les analyses chimiques pour le service de surveillance sanitaire, service important et qui cependant ne grève ainsi le budget de la commune que de 800 francs par an.

concurrence. On constate, en outre, comme dans la grande industrie, que les frais d'administration diminuent proportionnellement à l'extension de l'entreprise.

Il faut se rappeler enfin qu'une entreprise communale, de par sa nature même, ne fait pas de spéculation: elle peut réduire même à zéro ses bénéfices, puisqu'elle n'a pour but que l'avantage du consommateur et qu'elle peut se contenter de couvrir ses frais. Cependant, la Pharmacie communale de Reggio ne va pas jusque-là, et ses prix, tout en étant très avantageux pour les consommateurs, lui assurent d'assez larges profits qui contribuent à diminuer fortement les dépenses de la commune pour l'assistance pharmaceutique aux pauvres, et qui contribueront ensuite à perfectionner davantage l'entreprise, à améliorer la condition du personnel et, finalement, à accorder de nouvelles facilités à la clientèle.

Ces causes, qui influent puissamment sur la réduction des prix de vente, les pharmaciens de la localité n'en tinrent pas compte, si bien qu'ils accusèrent les administrateurs de concurrence déloyale et insinuèrent que, pour réaliser un bénéfice sur les prix pratiqués, la Pharmacie communale devait nécessairement vendre des médicaments falsifiés. Cette accusation trouva naturellement l'accueil qu'elle méritait et la Pharmacie communale n'en fut que plus en faveur auprès de la population.

Aujourd'hui, les concurrents de la Pharmacie communale, changeant de tactique, essaient de faire croire qu'elle a augmenté ses prix et vend plus cher que les autres pharmaciens. C'est le système adopté souvent, dans d'autres localités, à Milan et à Turin par exemple, pour combattre les grandes pharmacies coopératives: on diminue tout d'un coup le prix de quelques médicaments connus (spécialités, eaux minérales, etc.) pour se rattraper sur les nombreuses ordonnances qui échappent au grossier contrôle du public!

L'organisation technique et administrative. — L'organisation technique et administrative de l'entreprise fut étudiée dans tous ses détails, et l'on concilia admirablement avec les dispositions de la loi sur les services publics les exigences d'une profession qui a des bases scientifiques et de très grandes responsabilités.

Dans l'arrangement des diverses pharmacies, on a eu naturellement égard aux services spéciaux qu'elles devaient rendre. Afin de ne pas avoir de fonds en magasin, on ne créa de rayon pour les articles en caoutchouc, les vaccins et les spécialités d'usage moins courant, que dans une pharmacie centrale, celle du Palais de Justice. De même, les produits œnologiques et pour l'usage agricole furent réunis dans cette pharmacie parce qu'elle est dans le voisinage de la Chaire ambulante d'agriculture.

Aux services généraux pourvoient un vaste *magasin,* un *laboratoire pour les produits pharmaceutiques* et un *cabinet de stérilisation* qui mettent chaque pharmacien à même de répondre aux exigences les plus délicates de la thérapeutique moderne. Un *laboratoire de chimie* sert, comme nous l'avons dit, au contrôle des produits achetés directement aux fabricants. A chaque section est attaché un personnel technique choisi avec soin, et chaque pharmacie est dirigée par un gérant qui en a la complète responsabilité technico-administrative et qui a sous ses ordres des aides en nombre variant selon les besoins.

A la tête de l'organisation se trouve la Commission administrative, assistée d'un Directeur technique et d'un Secrétaire-comptable.

L'insuffisance des locaux par suite de la rapide extension de l'entreprise n'a pas permis de donner encore au laboratoire pharmaceutique l'aménagement que réclament les nouveaux services qui lui ont été annexés, mais on prépare déjà des locaux *ad hoc* au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment communal de la rue Croce-Bianca, et, sur ce point aussi, l'entreprise recevra sous peu sa forme définitive.

Le personnel de l'entreprise. — Le service commença en 1900 avec deux pharmaciens et un seul commis. Depuis, le personnel est allé peu à peu en augmentant, et comprend aujourd'hui 45 personnes, dont 20 pharmaciens, 17 commis, et 1 secrétaire comptable.

Le règlement concernant ce personnel lui assure des conditions de salaires et de travail certainement supérieures à celles en usage jusqu'ici dans les autres pharmacies de la localité et des villes voisines: titularisation après une période de stage, dans les limites accordées par la loi sur les municipalisations; augmentation tous les trois ans, égale à 5 0/0 du salaire; promotion à l'ancienneté et au choix; fonds de prévoyance auquel l'entreprise se contribue pour 13 0/0 et le personnel pour 2 0/0 de son salaire; journée de travail presque toujours de huit heures, et ne dépassant jamais neuf heures, pour tout le personnel; heures supplémentaires payées sur la base du salaire augmenté de 50 0/0, repos hebdomadaire pour tous; congé annuel de dix-huit jours; traitement gratuit en cas de maladie.

La Pharmacie communale et les Médecins. — Tout au début, les médecins se montrèrent, en général, un peu hostiles à la nouvelle institution.

Etant données en effet les relations d'intimité et les vieilles habitudes d'appui réciproque qui existaient entre médecins et propriétaires de pharmacies, cette entreprise indépendante, qui venait briser ces liens et léser les intérêts des pharmaciens privés, ne pouvait apparaître, aux médecins eux-mêmes, que comme une innovation hardie et dangereuse. Mais insensiblement leur attitude changea.

En voyant les faits plaider si éloquemment en faveur du nouveau système, les médecins se défirent peu à peu de leurs préventions, et l'on peut affirmer que, actuellement, tout le corps médical de Reggio est absolument favorable au principe de la municipalisation du service pharmaceutique, principalement pour la raison que ce service municipalisé permet plus de sincérité et de correction dans les rapports entre médecin et pharmacien.

Il est évident que ces deux professions sont intimement liées, et que la pharmacie doit suivre les progrès de la médecine moderne. Dans l'état de choses actuel, les médecins ne peuvent pas ne pas désirer que le pharmacien soit soustrait à la spéculation commerciale, de façon à ce qu'ils trouvent, dans celui qui doit exécuter leurs prescriptions, un employé facile à contrôler, instruit, possédant tout ce qu'il faut pour s'acquitter soigneusement de ses délicates fonctions, affranchi de toute préoccupation de gain, à l'abri de soupçons parfois légitimes, et ne se mêlant pas de donner des consultations médicales souvent aussi préjudiciables aux clients qu'aux médecins eux-mêmes.

Eh bien, ces légitimes aspirations du corps médical ne trouvent leur réalisation que dans le service de la Pharmacie communale. Ici, en effet, le pharmacien est un véritable employé, et un employé qui, n'étant plus sous l'influence d'un patron, n'est plus obligé de jouer le rôle

d'un charlatan, mais peut vaquer à son travail en toute sécurité et conscience. Il sait qu'il fait partie d'un vaste et puissant organisme, doté de ressources qu'on chercherait en vain dans les petites pharmacies, et où il peut montrer et développer toutes ses aptitudes personnelles; et, ne se voyant plus contraint aux besognes les plus humbles et les plus matérielles, besognes confiées à un personnel subalterne, il sent véritablement grandir sa dignité professionnelle, pour le plus grand avantage de tout le service.

C'est pourquoi nos médecins ont accordé leurs sympathies à cette institution qui, si elle présente encore, dans son fonctionnement, quelques défectuosités (défectuosités inévitables puisqu'il s'agit d'un organisme nouveau, pour la création duquel tout précédent manquait), a des qualités telles qu'elles suffisent à légitimer les plus belles espérances d'avenir.

Une excellente initiative. — L'administration, consciente de l'importance du service pharmaceutique comme service public, n'a pas entendu se substituer purement et simplement aux pharmaciens privés; elle a regardé toujours plus loin et plus haut.

Entendant le cri d'alarme de ceux qui, en Italie aussi, travaillent à combattre les inquiétants progrès de la mortalité infantile et cherchent à répandre l'idée qu'il faut prendre plus de soin des enfants et s'attacher surtout à prévenir le mal en en supprimant ou en atténuant les causes, notre administration s'occupe d'adjoindre à la Pharmacie communale *un Dispensaire pour les mères et les nourrissons.* Ce sera un dispensaire *ambulant* dont le rôle sera surtout *d'enseigner comment on doit élever les enfants.* Sans attendre que leurs bébés soient malades, les mères y viendront pour recevoir du médecin des conseils, des directions, pour se faire expliquer ce qu'elles ne comprennent pas; et, les enfants grandissant sous les yeux du médecin, celui-ci pourra apprécier l'opportunité de prescriptions spéciales et exercer une action d'éducation persuasive, la seule qui donne des résultats promptement appréciables et sûrement utiles pour l'avenir physique des nouvelles générations.

Le dispensaire fonctionnera aussi pour la *distribution quotidienne du lait* prescrit par les médecins comme complément ou comme succédané de l'allaitement maternel. La stérilisation et la préparation du lait, suivant les indications du médecin dans chaque cas particulier, seront faites par le laboratoire de la pharmacie, lequel sera pourvu de tout le matériel nécessaire.

Ce dispensaire, ainsi que, du reste, la Pharmacie elle-même, ne fonctionnera pas seulement pour les indigents, mais sera ouvert à tous, pauvres et riches, car ces derniers n'ont pas moins besoin que les autres d'être éclairés sur ce que doit être une éducation hygiénique, et ils payent eux aussi, aux erreurs et aux préjugés, un important et funeste tribut de dispositions morbides et de débilités constitutionnelles. Tous pourront profiter de la science et apprendre, par des preuves éloquentes parce qu'immédiates et tangibles, ce qu'est l'organisme de l'enfant et le traitement qu'il réclame.

Conclusion. — Les considérations et les faits que nous venons d'exposer relativement à l'origine, au développement et au fonctionnement de la Pharmacie communale de Reggio, nous semblent suffisants pour démontrer que cette institution, sans l'aide de lois spéciales, a atteint des buts très élevés.

Elle réunit, en effet, tous les éléments de sécurité et de régularité dans le fonctionnement, elle pourvoit à la bonne répartition des pharmacies sur le territoire de la commune, elle sert les pauvres aussi bien et dans les mêmes conditions que les riches, elle relève et assure la situation de ses employés, elle répond à l'organisation rationnelle d'un service de santé n'ayant d'autre objectif que l'intérêt public...

On remarquera que l'exemple de Reggio est à peu près unique. Toutes les communes ne sont pas, en effet, à même de municipaliser ce service. Mais les avantages de la régie directe dans ce domaine sont également démontrés par les nombreuses pharmacies dépendant d'institutions de bienfaisance, pharmacies dont beaucoup vendent aussi au public.

Dans une étude publiée en 1906 (1), les docteurs Barbieri et Marchente donnent, sur une vingtaine de pharmacies de ce genre, des détails qui prouvent indubitablement l'utilité de la régie directe.

Il faut se rappeler que la base première de la Pharmacie communale de Reggio fut, ainsi que nous l'avons dit, l'assistance pharmaceutique accordée aux pauvres par la commune bien avant la loi du 25 février 1904 qui impose à toutes les communes cette obligation. Cette loi n'a été appliquée que depuis la publication du règlement y relatif, en date du 19 juillet 1906, et c'est seulement maintenant que beaucoup de communes, voyant s'accroître énormément, à chaque exercice, les dépenses nécessitées par ce service, sentent plus que jamais le besoin de les réduire en recourant à la régie directe.

Très nombreuses, du reste, sont les communes qui, sous ce rapport, se trouvent dans les mêmes conditions que Reggio, et quelques-unes pourraient même, mieux encore que Reggio, suppléer complètement, avec les recettes de la vente au public, aux frais du service gratuit, sans grever le budget communal.

Les petites communes pourraient souvent s'unir pour exploiter une pharmacie intercommunale, ou s'entendre avec la pharmacie du chef-lieu qui, de son côté, pourrait servir de dépôt et de laboratoire pour toutes celles de la province (2).

En somme, l'expérience de Reggio Emilia nous paraît des plus heureuses et des plus suggestives.

1. *Il servizio farmaceutico di beneficenza.* — Turin, Unione tipografica editrice.

2. Il existe déjà quelque chose d'analogue : quelques pharmacies coopératives et communales, et même beaucoup de pharmaciens de la province, voire de la ville, font en effet leurs achats à la Pharmacie communale de Reggio.

ANNEXE

Prix de revient des ordonnances exécutées pour les pauvres au compte de la commune.

Années	Nombre d'ordonnances	FOURNITURE DE MÉDICAMENTS ET D'APPAREILS — Prix calculé suivant l'ancien tarif		Dépense effective supportée par la commune, déduction faite du bénéfice réalisé par l'entreprise		BÉNÉFICE réalisé par la régie directe par rapport à l'ancien système. (Différence entre les colonnes 3 et 5).
		Total	Par ordonnance	Total	Par ordonnance	
1	2	3	4	5	6	7
1900	15.744	8.344 32	0,53	5.658 62	0,36	2 635 70
1901	34.021	19.406 43	0,57	12.485 95	0,36	6 920 48
1902	39.307	23.709 01	0,62	13.591 72	0,35	10.117 29
1903	42.513	27.320 50	0,64	13.789 22	0,31	13.531 28
1904	48.637	35.156 30	0,72	7.237 10	0,14	27.319 20
1905	49.658	38.266 12	0,77	5.404 15	0,11	32.861 97
1906	54.876	44.395 56	0,81	8.136 15 [1]	0,15	36.259 03
1907	51.277	45.923 05	0,89	13 720 98 [2]	0,27	32.202 07
		242.521 29		80.024 27		162.497 02

TRAMWAYS MUNICIPAUX

En Allemagne.

Historique. — Tarifs. — Condition du personnel.

Nous empruntons à la *Kommunale Praxis*, numéro du 5 novembre 1910, l'article ci-dessous, à la fois historique et critique, qui porte la signature de M. E. Lehnen :

Si la municipalisation de certaines entreprises privées telles que les usines à gaz, les usines électriques et hydrauliques, a été chose relativement facile, les tramways, par contre, ont constitué et constituent encore un domaine autour duquel se livrent des combats acharnés. D'une part, les compagnies privées défendent opiniâtrement leur situation, car les entreprises de tramways sont souvent très profitables et le deviendront davantage encore, la circulation augmentant de plus en plus. D'autre part, les communes ont compris que les tramways sont non seulement rentables, puisque, comme le gaz, l'eau et l'électricité, ils représentent un véritable article de consommation, mais qu'ils sont aussi un facteur de puissance qui, au point de vue aussi bien social qu'économique, est d'une extrême importance.

Ainsi s'expliquent, entre autres choses, les luttes passionnées qui se sont déroulées et qui se déroulent encore, çà et là, entre municipalités et compagnies de tramways. Dans la littérature spéciale consacrée à la municipalisation, on ne trouve que peu de traces de ces luttes, plutôt locales, mais d'autant plus acharnées, et qui se déroulèrent dans les séances des conseils municipaux et dans les assemblées générales d'actionnaires. Ce n'est guère que dans les journaux locaux qu'on en peut apprendre quel-

1. Dans l'exercice 1906, l'entreprise, outre les bénéfices attribués à la commune, versa à son fonds de réserve Fr. 1.025,72.
2. Dans l'exercice 1907, l'entreprise, outre les bénéfices attribués à la commune, versa à son fonds de réserve Fr. 2.207,85.

ques épisodes. En règle générale — disons-le dès l'abord — ce furent les communes qui, dans cette guerre, eurent le dessous. Lorsque les tramways devenaient propriété de la ville, c'était au prix de lourds sacrifices de la part de cette dernière, sacrifices qui, en beaucoup d'endroits, se font sentir encore aujourd'hui. Mais le point où la question de la municipalisation devenait particulièrement épineuse, c'est lorsque passait au premier plan le problème de la substitution de la traction électrique à la traction animale. Cette réforme de la traction entraîne de grands frais, et les compagnies de tramways à traction animale étaient rarement disposées à faire ces dépenses. Quand elles s'y décidaient, elles réclamaient, comme compensation, qu'on leur prolongeât leur concession de vingt ou trente ans, voire davantage. Or, accorder cette prolongation eût été, de la part des communes, se livrer pieds et poings liés aux compagnies privées, d'autant plus que celles-ci inscrivaient toujours dans leurs traités, comme première condition, le monopole exclusif.

En fait, lorsqu'il fallut absolument en venir à la traction électrique, la plupart des compagnies privées se trouvaient encore en possession de concessions à longue durée, dont plusieurs s'étendaient jusque bien avant dans le vingtième siècle.

La situation était donc la suivante : les communes désireuses d'introduire la traction électrique étaient forcées, ou bien de reprendre l'entreprise au prix qu'en voulait la compagnie, quel qu'il fût, ou bien de prolonger considérablement la concession. Il était, en effet, très naturel que le capital privé entendît retirer de l'investissement des sommes qu'exigeait cette réforme technique un profit en rapport avec l'énormité de ces sommes. Et ce profit, il ne pouvait espérer le réaliser qu'en s'assurant, pendant de longues années, les recettes de l'exploitation, et en prévenant, par le monopole, l'éventualité d'une seconde concession à une autre compagnie. De plus, dans la plupart des traités conclus entre les communes et les compagnies de tramways, les clauses relatives au rachat ou à la reprise par la ville étaient si obscures que, lorsque la commune se refusait à payer les prix exagérés que demandait la compagnie, il s'ensuivait d'interminables procès.

Tel était donc, sommairement esquissé, l'état de choses qui se retrouve presque partout. Quelques détails peuvent varier, çà et là, mais la tendance générale reste toujours la même. Citons seulement quelques exemples.

A Cologne, les tramways à traction animale étaient la propriété d'une Compagnie bruxelloise dont la concession allait jusqu'en 1916 et même, pour certaines lignes, jusqu'en 1924. Or, vers la fin du siècle dernier, la plupart des grandes villes adoptèrent la traction électrique ou l'avaient déjà adoptée. Cologne voulut faire de même, mais on se heurta à la résistance de la Compagnie. La Ville voulut alors construire un réseau à elle, pour concurrencer la Compagnie, mais cela lui fut interdit par un jugement du tribunal de l'Empire. En conséquence, dès 1900, c'est-à-dire 16 ans avant la fin de la concession, la municipalité se vit contrainte au rachat, et elle dut verser à la Compagnie 20 millions de marks. Naturellement, cette somme exorbitante pèse aujourd'hui encore d'un poids considérable sur le budget des tramways, et l'administration songe, en ce moment, à augmenter de nouveau les tarifs (déjà très élevés), ce qui rendra encore plus illusoire l'avantage de la rapidité du transport.

Dusseldorf a eu à lutter contre les mêmes difficultés. Ici aussi, les tramways étaient la propriété d'un consortium belge, dont le traité avait été conclu en 1877 pour une durée de vingt-cinq ans. Lorsque, vers 1885, les gares de Dusseldorf furent déplacées, la Compagnie ne voulut construire les nouvelles lignes devenues nécessaires que si l'on prolongeait sa concession jusqu'en 1920. La Ville ne pouvait, ni ne voulait accepter cette condition. Comme ces nouvelles lignes étaient d'un besoin absolument urgent, la municipalité chercha un autre entrepreneur. Mais, ici comme presque partout, la Compagnie s'était, dans le contrat, assuré le monopole. Un procès s'engagea, et la Ville le perdit. Il ne restait plus qu'une issue possible : racheter l'entreprise. Et Dusseldorf dut payer à la Compagnie, outre la valeur effective, une rente annuelle de 100.000 marks, et ce jusqu'à l'expiration de la concession, c'est-à-dire jusqu'en 1902. Les tramways furent alors loués pour 10 ans à l'ancien directeur, mais dès 1900 la Ville prenait en régie tout le réseau et introduisait la traction électrique.

Francfort-sur-le-Main avait affaire à la même Compagnie que Cologne, mais avec cet avantage que la Ville pouvait procéder au rachat dès 1892. En ce cas, elle devait, pendant 12 ans, payer comme rente à la Compagnie 30 0/0 de la moyenne des trois dernières années. Mais lorsque, en 1892, la municipalité se vit en présence de la question du rachat, la Compagnie avait su, au cours des trois années précédentes, réaliser une recette brute si considérable que la Ville, effrayée par la dépense, conclut un nouveau traité de 25 ans. Six années plus tard, en 1898, la question de la traction électrique passait au premier plan, et les prétentions de la Compagnie étaient telles que, cette fois, les édiles francfortois préférèrent payer la rente et prendre les tramways en régie directe.

Il en fut à peu près de même à Munich, à Nuremberg et dans d'autres villes. On peut trouver, là-dessus, de précieux renseignements dans l'ouvrage du Docteur H. Lindemann, *Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege in der deutschen Städteverwaltung*.

Ce qui revient toujours dans l'histoire de toutes ces luttes, ce sont les plaintes des municipalités contre les compagnies privées qui, déclare-t-on, ne se tiennent pas au niveau des progrès et ne satisfont pas aux exigences de la vie moderne. Ce reproche peut, çà et là, être justifié, mais il faut bien dire que la réserve des compagnies s'explique par les risques que présente tout investissement de nouveaux capitaux, risques qu'elles ne peuvent courir que si la concession est d'assez longue durée pour qu'on puisse espérer que les énormes dépenses des premières années donneront plus tard un profit. Les considérations sociales ne jouent aucun rôle dans les assemblées d'actionnaires, et cela est naturel, mais l'importance de ces considérations sociales ne doit en être que plus grande dans les assemblées municipales. Or, au point de vue social, un système de transports rapides et à bon marché est un facteur susceptible d'exercer une influence des plus heureuses sur toute la vie d'une population urbaine, et principalement sur les conditions d'existence de la classe ouvrière. La condition de cet état de choses, c'est, bien entendu, que ces moyens de transport ne soient pas considérés comme une entreprise purement commerciale, mais comme une institution sociale. Il ne s'agit pas tant, alors, de réaliser des bénéfices, que de permettre à l'ouvrier, au petit employé, d'aller se loger dans des faubourgs plus sains et mieux aérés, d'où il pourra se rendre à son

travail sans trop de dépenses. Lorsque ce principe arrive à prévaloir au sein des assemblées communales, les tramways deviennent un instrument de politique sociale de premier ordre.

Malheureusement, on voit bon nombre de municipalités, tout en prétendant n'être que l'autorité administrative chargée de veiller au bien-être d'une collectivité, pratiquer une politique qu'on ne saurait assez critiquer. Elles exploitent les tramways avec l'unique préoccupation de récupérer autant que possible les sacrifices pécuniaires qu'elles ont faits; en d'autres termes, la question de la « rentabilité » joue chez elles, comme chez les compagnies privées, un rôle des plus importants, et parfois au grand préjudice des intérêts de la population. Cette politique se manifeste principalement dans l'établissement des tarifs, et c'est pourquoi le tarif est le meilleur criterium pour apprécier, au point de vue social, une entreprise de tramways.

On distingue trois sortes de tarifs : tarif ordinaire, tarifs spéciaux et abonnement. Le tarif ordinaire est celui qui, pour un service donné (dans le cas présent le trajet effectué en tramway) fixe une rémunération déterminée. Lorsque ce tarif est appliqué sous la forme de tarif par zones ou trajets partiels, il est presque sans valeur au point de vue social.

Dans les tarifs spéciaux, le principe d'utilité sociale apparaît déjà plus nettement, ces tarifs consistant en des réductions du tarif ordinaire pour certaines catégories de voyageurs (ouvriers, écoliers, etc.) ou pour certains trajets sur lesquels on accorde parfois de fortes diminutions de prix. A ces tarifs spéciaux, on peut joindre aussi les carnets d'abonnement contenant d'ordinaire 10, 12 ou 25 tickets; il y a même des carnets de 100 tickets, voire davantage. Mais ces carnets ne peuvent guère être utilisés par la classe ouvrière, car leur acquisition représente une assez forte dépense, presque toujours trop considérable pour le budget de l'ouvrier.

En règle générale, les cartes d'ouvriers sont valables pour l'aller et retour du domicile à l'atelier, et, d'habitude, seulement à certaines heures; dans beaucoup de villes, ces cartes ne sont valables que le matin et le soir. Il faudrait, ici, aller plus loin, et accorder aussi des réductions de tarifs aux femmes d'ouvriers pour leur permettre d'aller faire leurs achats dans le centre de la ville, où les denrées sont souvent moins chères et de meilleure qualité que dans les quartiers excentriques.

Il ne faut pas s'exagérer non plus la valeur, au point de vue social, des tarifs spéciaux pour enfants et écoliers. Ces réductions de prix profitent, en effet, également au riche industriel habitant une villa en dehors de la ville qu'au plus pauvre ouvrier logé dans de lointains faubourgs. Quant aux abonnements temporaires, ils n'entrent pas plus en ligne de compte pour la classe ouvrière que les carnets de tickets, et cela pour la raison indiquée ci-dessus.

Le tarif ordinaire peut être appliqué sous forme ou bien de tarif par zones ou bien de tarif uniforme. Le tarif par zones n'a, comme nous l'avons dit plus haut, aucune importance sociale, car il pèse uniquement sur les classes inférieures de la population, sur les ouvriers et les petits employés qui, obligés pour la plupart d'habiter dans les faubourgs, où les logements sont bon marché, se voient ensuite contraints de payer des prix assez élevés pour se rendre en tramway aux ateliers ou bureaux

situés dans le centre. Ces dépenses sont particulièrement onéreuses pour leur budget lorsque les zones sont de très courte étendue, comme c'est le cas à Cologne par exemple (10 pfennigs pour environ 2 kilomètres). L'emploi de ce mode de tarif revient, en quelque sorte, à faire payer aux classes peu aisées une taxe analogue aux droits d'octroi existant dans les villes françaises, et cette taxe frappe surtout les femmes et les jeunes filles qui, obligées de loger dans leur famille ou chez des parents, voient leur salaire considérablement réduit par les dépenses de tramway.

Infiniment préférable sous tous les rapports est le tarif uniforme en vigueur dans certaines villes, notamment à Berlin, Brème et Leipzig, et qui repose sur ce principe : faire payer le même prix quelle que soit la distance. Principe très juste et en faveur duquel plaident de forts bons arguments. Car tous les tarifs spéciaux, y compris les cartes hebdomadaires, les abonnements temporaires, etc., ne font que favoriser quelques catégories de voyageurs; il n'y a donc qu'une partie de la population qui en profite. En outre, le tarif uniforme présente cet avantage de simplifier au plus haut point les calculs, le contrôle, etc. On peut, sans doute, objecter que le prix de revient doit servir de base pour l'établissement du prix de vente, c'est-à-dire que, dans ce cas, le voyageur doit payer à proportion du trajet accompli. Mais il est impossible de prouver, avec chiffre à l'appui, l'influence que peut avoir ici le fait que le voyageur utilise le tramway sur une plus ou moins longue distance. D'ailleurs, le service s'effectue suivant un horaire régulier, et les voitures doivent, quel que soit le nombre des voyageurs, accomplir leur parcours : il se produit donc toujours une certaine usure, et peu importe qu'il y ait quelques personnes de plus ou de moins. Les défenseurs du tarif par zones invoquent presque toujours les mauvais résultats qu'a donnés l'introduction du tarif uniforme dans certaines villes qui, telles que Dusseldorf et Munich, sont revenues ensuite au tarif par zones. Mais on peut leur répondre en citant l'exemple de Magdebourg et de Bruxelles où les compagnies de tramways, malgré le tarif uniforme, ou peut-être même à cause de ce tarif, pouvaient encore distribuer des dividendes de 10 et 14 0/0.

La comparaison, à ce point de vue, entre la façon d'agir des entreprises privées et celle des administrations municipales, n'est pas précisément à l'avantage de ces dernières. Les tableaux publiés par le Docteur Weiss dans son ouvrage intitulé *Die Tarife der deutschen Strassenbahnen* fournissent à cet égard d'abondants documents.

Même dans l'emploi des tarifs spéciaux, on ne voit pas que les municipalités fassent, pour la plupart, preuve d'une intelligence sociale bien profonde. C'est ainsi qu'il existe à Francfort-sur-le-Main des cartes d'abonnement au mois et à la semaine, mais ces cartes ont pour base le tarif par zones. De plus, les cartes de semaine ne sont valables qu'à certaines heures. De même Darmstadt ne tient aucun compte des ouvriers.

En somme, on peut dire que la plupart des municipalités, bien loin de pratiquer dans ce domaine une politique de tarifs véritablement sociale et à larges vues, mettent au premier plan la question du rendement financier et veulent à tout prix réaliser des bénéfices.

Un chapitre spécial d'une étude sur la question des tramways, qu'il s'agisse de tramways communaux ou privés, devrait être consacré à la durée de la journée de travail et au salaire des employés. Et, ici, si

l'on part de ce principe que les entreprises municipales doivent être des entreprises modèles, il faut avouer que, sous ce rapport, de nombreuses, de très nombreuses municipalités sont encore bien en retard. Il semble que, souvent encore, on considère le fait d'accorder de meilleures conditions de salaire et de travail comme impliquant une certaine légèreté dans la gestion des deniers publics.

Le devoir qui, dans le domaine des transports plus encore que partout ailleurs, s'impose aux membres des assemblées communales, est donc de mettre plus en relief le côté social de ces entreprises et de contribuer, par une politique de tarifs mieux comprise, à assurer de meilleures conditions de vie aux classes inférieures de la population.

ÉCLAIRAGE AU GAZ

L'allumage à distance dans les villes allemandes.

Il s'est accompli, ces années dernières, une véritable révolution dans le domaine de l'éclairage. D'une part, les procédés de fabrication dans les usines à gaz ont été complètement rénovés par l'introduction de machines à charger et de nouveaux systèmes de four, et, d'autre part, il s'est produit, entre l'électricité et le gaz, une lutte qui a amené d'incessants perfectionnements de ce dernier mode d'éclairage. A la magnifique invention du bec Auer est bientôt venue s'adjoindre celle de l'éclairage à incandescence avec bec renversé, pour lequel il existe déjà divers systèmes, invention grâce à laquelle le gaz peut encore, en tant que moyen d'éclairage, compter sur un assez long avenir.

Naturellement, l'éclairage des rues a profité de ces progrès. Cependant, sous le rapport de l'allumage, on en était encore à un niveau assez primitif lorsque fut lancée tout à coup, il y a quelques années, une innovation qui fit époque. Il s'agissait, en effet, d'allumer les becs à distance, c'est-à-dire depuis un poste central. Il était impossible de tirer aucune conclusion certaine des premières tentatives qui furent faites pour réaliser cette idée, car ces essais laissaient encore pas mal à désirer au point de vue de l'application dans les grandes villes. Mais, le procédé ayant été perfectionné sans cesse, on peut s'attendre à voir, dans un avenir assez proche, disparaître d'un très grand nombre de villes allemandes le métier d'allumeur de réverbères.

Une enquête récente montre dans quelle mesure cette innovation technique s'est répandue en Allemagne.

D'après cette enquête, 16 villes ont adopté déjà ou sont sur le point d'adopter l'allumage à distance pour *tous* leurs becs de gaz. Ce sont: Allenstein, Bromberg, Coblenz, Elmshorn, Harburg, Herne, Iserlohn, Köpenick, Krefeld, Landsberg, Neumünster, Neuss, Ratibor, Schweidnitz, Viersen et Wandsbeck.

Cet allumage a été *partiellement* introduit à: Brême (1.117 becs); Brieg (380); Chemnitz (374); Dortmund (1.800); Dusseldorf (121); Esslingen (un tiers des becs): Gera (563); Hanovre (300, et l'on projette de l'étendre à 1.700); Karlsruhe (seulement dans quelques faubourgs); Kœnigsberg (3.317); Mannheim (150); Meissen (la moitié des becs); Offenbach (116, et l'on va introduire 500 autres allumeurs automatiques); Rathenow (140); Ratisbonne, Saarbrücken (220, extension projetée); Stuttgart (1.100) et Zwickau.

On fait actuellement des *essais* à: Breslau, Charlottenbourg (ici, le

Conseil municipal a adopté définitivement le projet), Cologne, Gleiwitz, Munich-Gladbach, Nuremberg, Posen, Recklinghausen et Würzbourg. On examine la question à Altona.

Il est donc à prévoir que cette innovation prendra peu à peu droit de cité partout, d'autant plus qu'il n'y a que deux villes, Francfort-sur-le-Main et Fribourg-en-Brisgau, où les essais aient été abandonnés parce qu'ils n'avaient pas donné satisfaction.

Les principaux systèmes qui se trouvèrent en concurrence dans ces essais sont au nombre de trois: le système Bamag (Berlin-Anhaltinische Maschinenbauaktiengesellschaft), le système Meteor et le système du Dr Rostin. Celui qui fut le plus généralement adopté fut le système Bamag. D'ordinaire, les résultats furent des plus heureux et dépassèrent même, parfois, ce que garantissaient les fournisseurs.

On n'a malheureusement pas de renseignements détaillés sur la dépense d'installation et sur les économies de salaire correspondantes. Deux villes seulement, Kœnigsberg et Neuss, ont donné quelques indications à cet égard.

Kœnigsberg écrit: « L'allumage à distance offre de grands avantages pour l'usine à gaz, pourvu que la pression dans les canalisations soit adaptée aux exigences de ce nouveau procédé. L'économie de salaires, notamment, est si grande que les frais d'établissement peuvent être récupérés dans l'espace d'environ deux ans. »

Neuss s'exprime de la façon suivante: « Nous économisons sur les salaires pour l'allumage des becs environ 5.700 marks par an. De plus, l'exactitude dans l'allumage et dans l'extinction des réverbères représente une économie de gaz, vu que, avec l'ancien système, les becs étaient allumés en moyenne un quart d'heure trop tôt et éteints un quart d'heure trop tard. Pour surveiller le fonctionnement des allumeurs automatiques (au nombre de 600), il suffit de deux hommes contrôlant le matin et le soir les différentes rues. La dépense de salaires nécessitée par ce contrôle est d'environ 1.500 marks. »

Ces économies, réalisées, selon toute vraisemblance, par la totalité des villes qui ont adopté l'allumage à distance, décideront certainement d'autres municipalités à agir de même, et le nombre des communes pourvues de ce nouveau procédé s'accroîtra bientôt dans de très fortes proportions. Rares sont, en effet, les cas dans lesquels ce système d'allumage peut ne pas bien fonctionner: c'est surtout lorsqu'il existe dans le réseau des différences de niveau trop accentuées. Sans doute, il en résultera un dommage appréciable pour les ouvriers employés jusqu'ici à l'allumage des becs. Mais il est peu probable que cette considération détermine beaucoup de municipalités à s'opposer à cette innovation. La seule ville qui, jusqu'ici, ait pris cette attitude à l'égard du nouveau procédé est Munich, et cela probablement surtout parce que les individus chargés de ce service sont, pour la plupart, de pauvres gens qui, sans cet emploi, seraient à la charge du bureau de bienfaisance. (*Kom. Praxis,* 5 novembre 1910.)

ASSURANCES

En Suisse.

Pour la nationalisation de l'assurance mobilière.

Le conseiller national Hofmann et un certain nombre de ses collègues

ont déposé, le 8 décembre 1910, sur le bureau du Conseil National (1), une motion ainsi conçue:

« Le Conseil Fédéral (2) est invité à examiner si la Confédération ne devrait pas fonder un établissement d'assurance mobilière contre l'incendie, avec ou sans monopole de l'Etat, et à présenter sur la question un rapport et un projet de loi. »

BIBLIOGRAPHIE

Theodor CURTI, *Die Resultate des schweiz. Referendums.* 2e édition augmentée, K.-J. Wyss, éditeur, Berne, 1911, 73 p., 2 fr.

Une question fort intéressante pour les partisans du socialisme municipal et du socialisme d'Etat est la suivante : Quelle est l'attitude du peuple à l'égard de la régie directe ? On trouvera, entre autres choses, une réponse brève et précise à cette question dans l'ouvrage indiqué ci-dessus, dû au célèbre auteur de l'*Histoire de la Suisse au XIXe siècle,* et où des chapitres spéciaux sont consacrés au referendum dans les communes, les cantons et la confédération. Parmi ces referendums, nous ne nous occuperons que de ceux qui concernent la municipalisation des entreprises industrielles.

Dans la ville de *Zurich,* par exemple, la commune décida en 1894, par 9.228 voix contre 4.694, et moyennant une somme de 1.750.000 francs, le rachat du tramway à chevaux appartenant à une compagnie par actions. En 1896, elle décida également, par 15.364 voix contre 1.746, le rachat d'un tramway électrique et la construction de nouvelles lignes, et vota à cet effet un crédit de 2 millions. En 1906, elle accorda, par 10.882 voix contre 7.193, un crédit de 10.735.000 fr. pour la construction de l'usine électrique d'Albula.

Dans le *canton* de Zurich, la loi concernant l'utilisation des forces hydrauliques (protection des droits de l'Etat et des communes contre les particuliers) a été adoptée, en referendum, par 21.901 voix contre 7.239.

En 1898, à la suite d'un referendum s'étendant à toute la *confédération,* la loi fédérale concernant le rachat et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat fut adoptée par 386.634 voix contre 182.718. En 1908, la loi fédérale relative à la surveillance des forces hydrauliques par l'Etat, loi destinée à protéger contre la monopolisation privée ces sources d'énergie qui sont la propriété de la nation, fut approuvée par 304.923 voix contre 56.237 et par 21 1/2 cantons contre 1/2.

Ces quelques exemples suffisent à montrer que, dans la lutte entre régie directe et entreprise privée, le peuple a conscience de ses intérêts. Et cela nous explique pourquoi les grands industriels « libéraux » qui, dans leur programme, proclament la liberté du peuple, se livrent, dans la réalité, à une lutte si acharnée contre le referendum.

L'étude de M. Curti est à recommander.

M. G.

1. L'une des deux assemblées législatives de la Confédération.
2. Gouvernement de la Confédération.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.

3e Année N° 26 Juin 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER EN SUISSE AVANT ET APRÈS LE RACHAT

Par Edgard MILHAUD.

Les Compagnies de chemins de fer n'ont jamais possédé en Suisse une puissance sociale comparable — *mutatis mutandis* — à celle des Compagnies américaines. Jamais elles n'ont eu dans leur main les assemblées légiférantes, les gouvernements, les tribunaux, la presse. Toujours elles ont dû compter avec la puissance publique et avec l'opinion publique. Et pour cette raison jamais la vie des citoyens ne fut livrée à leur soif de lucre — purement, simplement, absolument — comme elle l'a été, toujours, à l'insatiable cupidité de leurs congénères d'Outre-Atlantique.

Mais, par la force des choses, par la loi de leur nature, la sauvegarde des intérêts généraux et de la sécurité du trafic n'était pour elles — compagnies privées mues, du dedans, par des intérêts privés — qu'une nécessité imposée, une condition de vie, un simple moyen — leur fin étant le profit, le plus grand profit possible par tous les moyens possibles, par tous les moyens permis. Au contraire, quand les réseaux furent repris par la nation, la défense des grands intérêts généraux, et en première ligne de la sécurité publique, devint pour les chemins de fer suisses, service public géré par la collectivité publique, le but, l'unique but.

Nous sommes ainsi amenés à penser que la situation en ce qui concerne les accidents a dû s'améliorer depuis le rachat. Cette vue *a priori* est confirmée par l'expérience.

Les dispositions prises par la régie des chemins de fer afin d'accroître la sécurité du trafic ont été les suivantes :

1° La suppression d'un grand nombre de passages à niveau et leur remplacement par des passages inférieurs ou supérieurs ;

2° Le perfectionnement des appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux (enclenchements) ;

3° Des prescriptions pour le personnel occupé à l'entretien de la voie, ordonnant à ce personnel de se tenir, à l'approche des trains, à une plus grande distance de la voie que précédemment ;

4° L'amélioration de l'éclairage des gares, notamment de celles de triage et des gares aux marchandises;

5° La pose de garde-mains aux portes des voitures;

6° La pose de dispositifs, dans les fourgons et les wagons, empêchant les portes de se fermer brusquement, et préservant ainsi le personnel des dangers auxquels il était exposé de ce fait.

A ces mesures prises expressément en vue de réduire le nombre des accidents, il faut en joindre d'autres, très avantageuses à cet égard, mais adoptées pour d'autres considérations: telles la réduction de la durée du travail des cheminots et l'augmentation de leur salaire. Il est clair que — toutes choses égales d'ailleurs — les risques d'accidents diminuent quand les mécaniciens, chauffeurs, agents de train, agents de la voie, etc., sont mieux payés et, par suite, mieux nourris, mieux entretenus, et que la durée de leur travail est moindre, qu'ils échappent au surmenage ou sont moins surmenés.

Quels ont été les résultats de ces diverses mesures? Les renseignements statistiques publiés depuis un grand nombre d'années par le Département fédéral des Chemins de fer, des Postes et des Télégraphes, dans sa *Statistique des Chemins de fer,* recueil annuel, et depuis 1902 par l'administration des Chemins de fer Fédéraux, dans ses *Tableaux statistiques,* également annuels, nous fournissent les éléments de la réponse à cette question.

Notre tâche consistera uniquement à comparer les données intéressantes relatives aux accidents avant et après le rachat, — en veillant à ce qu'elles soient strictement comparables.

La chose ne va pas sans quelque difficulté, du fait que les différents réseaux réunis aujourd'hui dans le réseau fédéral n'ont pas été repris simultanément. L'exploitation en régie directe a commencé pour deux d'entre eux — le *Central Suisse* et le *Nord-Est Suisse* — le 1er janvier 1902; pour un troisième — l'*Union Suisse* — le 1er juillet 1902 ; pour un quatrième — le *Jura-Simplon* — le 1er mai 1903, et pour le dernier — le *Gothard* — le 1er mai 1909. Fera-t-on partir la comparaison du moment seulement où l'ensemble des réseaux ont été gérés par l'Etat ? Mais la période considérée pour le nouveau régime, bien que les statistiques actuellement publiées comprennent déjà l'année 1910, sera alors extrêmement courte: une année (1). Et d'ailleurs, quels chiffres mettrait-on en parallèle avec ceux de ces deux dernières années ? Les

1. L'exercice 1909 devrait être laissé de côté, puisque jusqu'au 30 avril le réseau du *Gothard* a été exploité par la Compagnie.

chiffres des années immédiatement précédentes ? Mais, pour quatre des cinq réseaux, pendant ces années la gestion était déjà aux mains de l'Etat. Les chiffres des années antérieures à 1902 ? Alors, entre les deux périodes considérées, il y aura un long intervalle de huit années qui diminuera singulièrement l'intérêt de la comparaison.

Une autre solution consisterait à limiter celle-ci aux trois réseaux qui sont entrés en 1902 dans la régie de l'Etat. On prendrait les chiffres de ces trois réseaux avant la nationalisation, et les chiffres correspondants du réseau fédéral. Mais le parallèle ne pourrait également porter que sur une année — l'année 1902 — puisque dès le 1er mai 1903 le réseau fédéral s'est accru du *Jura-Simplon,* dont désormais les résultats se confondent avec les résultats généraux du réseau fédéral. D'ailleurs, même pour cette année 1902 la comparaison ne serait pas de tout point légitime, puisque pendant le premier semestre l'un des réseaux — celui de l'*Union Suisse* — a été encore exploité par la Compagnie (1). Enfin, limitée à ces trois premiers réseaux — d'une étendue globale de 1.396 kilomètres — la comparaison aurait une base considérablement moins large qu'avec l'adjonction du *Jura-Simplon,* dont la longueur était de 964 kilomètres, et qui, un an plus tard, allait être nationalisé.

Nous sommes conduits ainsi à une troisième solution, consistant à prendre pour base de comparaison les quatre premiers réseaux rachetés — réseaux d'une étendue globale de 2.360 kilomètres — en laissant uniquement de côté le *Gothard,* dont l'étendue n'est que de 272 kilomètres. Ainsi, pour plus des neuf dixièmes du réseau total, on dispose de chiffres correspondant, pour la régie directe, à une période de cinq années (1904-1908). Nous laisserons hors de la comparaison l'année 1903, pendant laquelle les lignes du *Jura-Simplon* furent exploitées d'abord par la Compagnie, puis par la Confédération, et l'année 1902, pendant laquelle le *Central Suisse* et le *Nord-Est* furent exploités par la Confédération, le *Jura-Simplon* par la Compagnie, et l'*Union Suisse* d'abord par la Compagnie et ensuite par la Confédération.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, nous donnons ci-contre le tableau des accidents d'exploitation sur les lignes correspondant aux quatre premiers réseaux rachetés. Avec les *Ta-*

1. Les chiffres des Chemins de fer Fédéraux pour l'exercice 1902 comprennent à la fois les résultats du *Central Suisse* et du *Nord-Est*, exploités exclusivement par la Confédération, et ceux de l'*Union Suisse*, exploitée encore pendant le premier semestre par l'ancienne Compagnie.

bleaux statistiques des Chemins de fer fédéraux (1), nous prenons pour point de départ l'année 1891. A titre documentaire — et en rappelant qu'en 1909 le réseau fédéral s'est accru des lignes du *Gothard* — nous reproduisons les chiffres des accidents d'exploitation des deux dernières années, 1909 et 1910 :

Accidents d'exploitation.

Années	Régime	Déraillements	Collisions	Déraillements par millions de km-trains	Collisions par millions de km-trains
1891	Compagnies	61	30	3.87	1.90
1892	»	38	18	2.36	1.12
1893	»	29	31	1.80	1.92
1894	»	42	25	2.51	1.49
1895	»	41	26	2.35	1.49
1896	»	37	19	2.02	1.04
1897	»	39	24	2.04	1.25
1898	»	38	18	1.91	0.90
1899	»	25	25	1 23	1.23
1900	»	27	25	1.29	1.19
1901	»	28	11	1.32	0.52
1902	Compagnies & Etat	32	21	1.46	0.96
1903	»	24	27	1.05	1.18
1904	Etat	35	15	1.45	0.62
1905	»	34	20	1.34	0.79
1906	»	29	27	1.08	1.01
1907	»	40	33	1.35	1.12
1908	»	39	17	1.26	0.56
1909	Réseau accru	30	19	0.93	0.59
1910	»	41	14	1.22	0.42

Si nous analysons ce tableau, nous faisons les constatations suivantes :

Pendant la période de 1891 à 1901, période d'exploitation privée pure, le nombre des déraillements est de 405, ce qui fait une moyenne annuelle de 36,82 ; pendant la période 1904-1908, période de régie directe pure, le nombre des déraillements est de 177, ce qui fait une moyenne annuelle de 35,40 ; il y a, sur le nombre annuel moyen des déraillements, de la première à la seconde période, une diminution de 1,42 ou de 3,86 0/0. Pour les collisions, le total est dans la première période de 252, ce qui représente une moyenne annuelle de 22,91, et dans la seconde période de 112, ce qui représente une moyenne annuelle de 22,40 ; il y a, sur le

1. Année 1904, tableau VII.

nombre annuel moyen des collisions, de la première à la seconde période, une diminution de 0,51 ou de 2,22 0/0.

Mais ces constatations qui portent sur le nombre absolu des accidents n'ont qu'un intérêt secondaire. Ce qui est vraiment important et significatif, c'est la proportion des accidents au trafic, le nombre des déraillements ou des collisions par million de kilomètres-trains. Or, à cet égard nous constatons que dans la première période il y a une moyenne de 2,06 déraillements par million de kilomètres-trains et dans la seconde une moyenne de 1,30 déraillements par million de kilomètres-trains, ce qui représente, de la première période à la seconde, une diminution de 0,76 déraillements par million de kilomètres-trains, ou de 37,38 0/0. Pour les collisions, la moyenne annuelle est dans la première période de 1,27 par million de kilomètres-trains et dans la seconde période de 0,82. La diminution est de 0,45 par million de kilomètres-trains ou de 35,43 0/0. Ce double résultat est extrêmement remarquable.

Cette amélioration de la situation en ce qui concerne le nombre et surtout la proportion des accidents d'exploitation ne peut manquer de se traduire dans les nombres et dans la proportion des victimes d'accidents. Les *Tableaux statistiques* des Chemins de fer fédéraux nous fournissent à cet égard une série de données intéressantes, de 1902 à 1910. Pour la période de 1891 à 1901, nous avons puisé dans les années successives de la *Statistique des Chemins de fer suisses* les éléments de données correspondantes (1) et nous avons ainsi établi les deux tableaux suivants :

1. Pour que la correspondance fût rigoureuse, il fallait tenir compte non pas seulement des lignes principales constituant le réseau propre des compagnies, mais encore des lignes secondaires exploitées par elles. Une sélection délicate était nécessaire. Il s'agissait pour nous de faire, en ce qui concerne les nombres et la proportion des victimes d'accidents avant le rachat, les mêmes calculs que les auteurs des *Tableaux Statistiques* des Chemins de fer fédéraux avaient faits pour les accidents d'exploitation. Aussi avons-nous demandé à la Direction Générale des Chemins de fer fédéraux de bien vouloir nous faire connaître la méthode suivie dans les calculs dont nous avons exposé plus haut les résultats. Nous lui exprimons ici tous nos remerciements pour l'obligeance avec laquelle elle nous a fourni ces indications dans une lettre en date du 12 mai 1911.

I. Voyageurs victimes d'accidents.

Années	Régime	Sur un millon de voyageurs il y a eu			Sur un million de kilomètres Voyageurs il y a eu			Sur un million de kilom. essieux de voitures à voyageurs il y a eu		
		Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total
1891	Compagnies	3,77	11,96	15,73	0,1618	0,5347	0,7033	0,82	2,62	3,44
1892	»	0,22	0,66	0,88	0,0096	0,0305	0,0401	0,05	0,15	0,20
1893	»	0,33	0,76	1,06	0,0139	0,0293	0,0432	0,07	0,18	0,25
1894	»	0,26	0,85	1,11	0,0142	0,0461	0,0603	0.07	0,23	0,30
1895	»	0,09	1,09	1,18	0,0141	0,0516	0,0557	0,02	0,25	0,27
1896	»	0,21	0,99	1,10	0,0100	0,0576	0,0476	0,05	0,23	0,28
1897	»	0,15	0,72	0,87	0,0060	0,0347	0,0407	0,03	0,17	0,20
1898	»	0,18	0,91	1,09	0,0089	0,0434	0,0523	0,05	0,23	0,28
1899	»	0,25	1,07	1,32	0,0118	0,0515	0,0633	0,04	0,19	0,23
1900	»	0,11	1,12	1,23	0,0053	0,0525	0,0578	0,03	0,25	0,28
1901	Compagnies & Etat	0,16	0,95	1,11	0,0051	0,0450	0.0501	0,02	0,21	0,23
1902	»	0,14	1,16	1,30	0,0060	0,0507	0,0567	0,03	0,26	0,29
1903	»	0,36	1,39	1,75	0,0170	0,0662	0,0832	0,08	0,31	0,39
1904	Etat	0,18	1,10	1,28	0,0088	0,0529	0,0617	0,04	0,24	0,28
1905	»	0,15	1,33	1,48	0,0070	0,0613	0,0683	0,03	0,30	0,33
1906	»	0,15	1,26	1,41	0,0069	0,0568	0,0637	0,03	0,28	0,31
1907	»	0,11	1,58	1,69	0,0052	0,0721	0,0773	0,02	0,34	0,36
1908	»	0,19	0,89	1,08	0,0088	0,0408	0,0496	0,04	0,20	0,24
1909	Réseau accru	0,13	0,74	0,87	0,0056	0,0323	0,0379	0,03	0,16	0,19
1910	»	0,07	0,73	0,80	0,0029	0,0290	0,0319	0,02	0,05	0,17

II. Agents de chemins de fer victimes d'accidents.

ANNÉES	RÉGIME	Sur 100 fonctionnaires et employés se trouvant au service de l'exploitation proprement dite il y a eu			Sur un million de kilomètres-trains il y a eu			Sur un million de kil.-locomotives il y a eu			Sur un million de kilomètr.-essieux il y a eu		
		Tués	Blessés	Total	Tués	Blessés	Total	Tués	Blesses	Total	Tués	Blessés	Total
1891	Compagnies	0,64	9,19	9,83	1,94	27,67	29,61	1,40	19,49	20,89	0,08	1,11	1,19
1892	»	0,11	2,12	2,23	1,23	23,68	24,81	0,99	19,12	20,11	0,05	0,95	1,00
1893	»	0,10	3,46	3,56	0,71	23,71	24,42	0,61	20,08	20,69	0,04	1,17	1,21
1894	»	0,07	2,51	2,58	0,69	24,22	24,91	0,61	21,86	22,47	0,03	1,04	1,07
1895	»	0,09	2,68	2,77	1,07	30,86	31,93	0,86	23,99	24,85	0,04	1,15	1,19
1896	»	0,11	2,43	2,54	1,46	31,13	32,59	0,90	24,53	25,43	0,04	1,17	1,21
1897	»	0,12	2,98	3,00	1,29	31,67	32,96	1,01	24,92	25,93	0,05	1,19	1,24
1898	»	0,12	2,71	2,83	1,39	28,64	30,03	1,09	22,60	23,69	0,05	1,06	1,11
1899	»	0,12	2,76	2,88	1,26	28,48	29,74	0,96	22,47	23,43	0,04	1,03	1,07
1900	»	0,09	2,51	2,60	0,94	25,79	26,73	0,74	20,33	21,07	0,03	0,93	0,96
1901	»	0,08	2,23	2,31	0,79	23,03	23,82	0,53	15,11	16,14	0,03	0,85	0,88
1902	Comp. et Etat	0,09	2,93	3,02	0,78	25,43	26,21	0,61	19,77	20,38	0,03	0,94	0,97
1903	»	0,08	3,48	3,56	0,69	29,73	30,42	0,54	23,50	24,04	0,02	1,07	1,10
1904	Etat	0,10	3,78	3,88	0,85	33,20	34,05	0,68	26,40	27,08	0,03	1,20	1,23
1905	»	0,11	4,26	4,37	0,93	36,22	37,15	0,74	28,60	29,40	0,03	1,29	1,32
1906	»	0,11	4,69	4,80	0,92	39,95	40,87	0,72	31,34	32,06	0,03	1,38	1,41
1907	»	0,14	5,28	5,42	1,18	45,33	46,51	0,91	34,89	35,80	0,04	1,53	1,57
1908	»	0,11	5,27	5,38	0,89	41,62	42,51	0,70	32,68	33,38	0,03	1,42	1,45
1909	Réseau accru	0,11	4,14	4,25	0,96	35,34	36,30	0,75	27,75	28,50	0,03	1,17	1,20
1910	»	0,10	4,04	4,14	0,83	33,12	33,95	0,64	25,65	26,29	0,03	1,05	1,08

Dans ces tableaux, nous n'avons retenu que les chiffres proportionnels, — les seuls vraiment intéressants. Mais nous avons à faire à des séries de proportions différentes : voyageurs tués, ou blessés, ou accidentés en général sur un million de voyageurs, ou sur un million de kilomètres-voyageurs, ou sur un million de kilomètres-essieux de voitures à voyageurs ; agents tués, ou blessés, ou accidentés en général sur 100 agents au service de l'exploitation proprement dite, sur un million de kilomètres-trains, sur un million de kilomètres-locomotives, sur un million de kilomètres-essieux. Or, un examen rapide des deux tableaux nous montre que les diverses séries de chiffres, même à l'intérieur de chaque tableau, ne se meuvent pas uniformément dans le même sens, du moins du même mouvement. Aussi sommes-nous amenés à faire la critique de ces divers critériums.

En premier lieu il faut noter, pour les deux tableaux, que les chiffres relatifs aux blessés — et, par voie de conséquence, aux accidentés en général — sont loin d'avoir la même valeur que les chiffres relatifs aux tués. On enregistre en effet les cas de blessures légères avec plus de rigueur aux Chemins de fer fédéraux que précédemment sous le régime des compagnies privées. C'est là un fait certain, *qui ne saurait être contesté*. Aussi, quand nous voyons, dans telle ou telle colonne de l'un ou de l'autre tableau, que, tandis que sous le régime de l'exploitation par l'Etat la proportion des tués baisse considérablement, celle des blessés ne baisse que légèrement ou même augmente, cette constatation ne comporte qu'une conclusion : c'est que les chiffres des blessés n'ont pas la même valeur dans les deux cas et par suite ne sont pas comparables. Nous ne ferons donc état que des chiffres — précis, certains, vraiment comparables — relatifs aux tués.

Il ne convient pas d'autre part, en ce qui concerne les voyageurs, de s'arrêter à la considération de la proportion des tués pour un million de voyageurs. En effet, le voyageur est compté pour un qu'il effectue dix ou cent kilomètres. En outre, du temps des compagnies privées, un voyageur parcourant plusieurs réseaux était compté plusieurs fois, et par suite comptait dans les statistiques pour plusieurs voyageurs ; un voyageur allant par exemple de Saint-Gall à Genève *via* Olten était compté pour un par chacune des compagnies *Union Suisse, Nord-Est, Central Suisse, Jura-Simplon,* et par suite était compté quatre fois, alors qu'il n'est compté aujourd'hui qu'une seule fois et qu'il ne figure que pour un dans la statistique.

La proportion des tués par rapport à un million de kilomètres-

essieux de voitures à voyageurs, bien que beaucoup plus digne d'être prise en considération, n'est pas, de son côté, de tout point satisfaisante. Les kilomètres-essieux de voitures à voyageurs indiquent en effet le nombre de kilomètres parcourus par les essieux des voitures, que ces voitures soient occupées entièrement ou partiellement ou qu'elles ne le soient pas du tout. Ils sont, certes, d'une façon générale, en rapport avec le trafic-voyageurs. Mais ils ne le mesurent pas exactement.

La vraie mesure de ce trafic, et par suite la vraie base d'une proportion valable des voyageurs accidentés, ce sont les kilomètres-voyageurs, les kilomètres effectivement parcourus par les voyageurs. La proportion des voyageurs accidentés — ou, plus exactement, des voyageurs *tués* — par rapport à un milion de kilomètres parcourus par les voyageurs est évidemment un indice à la fois rigoureux et sûr, l'indice par excellence du degré de sécurité — ou d'insécurité — des chemins de fer pour les voyageurs.

Cela dit, consultons notre premier tableau et analysons les résultats relatifs à la proportion des voyageurs tués par rapport à un million de kilomètres-voyageurs.

De 1891 à 1901, sous le régime de l'exploitation privée, il y a en moyenne 0,0240 voyageurs tués pour un million de kilomètres-voyageurs, tandis que de 1904 à 1908, sous le régime de l'exploitation par l'Etat, la proportion tombe à 0,0073, soit une diminution de 0,0167 ou de 69,58 0/0. Si, de la période considérée pour l'exploitation par les compagnies, nous écartons l'année 1891 qui a été exceptionnellement mauvaise — puisque la proportion des tués est montée à 0,1618 pour un million de kilomètres-voyageurs — il reste que la moyenne des tués, ramenée alors à 0, 0099 pour un million de kilomètres-voyageurs, dépasse de 0,0026 ou de 35,62 0/0 la moyenne des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs sous le régime de l'exploitation par l'Etat. Et l'amélioration apparaîtrait encore beaucoup plus considérable si nous faisions intervenir les résultats des deux années 1909 et 1910 — 0,0056 et 0,0029 tués pour un million de kilomètres-voyageurs, — résultats qui n'ont certainement pu être influencés que dans des proportions infinitésimales par l'adjonction au réseau fédéral, en 1909, du petit réseau du *Gothard* (1).

1. Voici les nombres des kilomètres-voyageurs sur le réseau du Gothard pendant les trois années qui ont précédé le rachat ; en 1906, 187.219.846, en 1907, 183.739.116, en 1908, 187.260.280 ; moyenne : 186.073.080. Pendant ces trois mêmes années, les chiffres des kilomètres-voyageurs sur le réseau de l'Etat étaient les suivants (V. plus bas, p. 236) : en 1906, 1.434.492.639, en 1907, 1.528.135.936, en

En ce qui concerne les accidents des agents des chemins de fer les différentes proportions considérées sont à peu près équivalentes. Toutefois, la proportion des accidentés par rapport à « 100 fonctionnaires et employés se trouvant au service de l'exploitation proprement dite » a le défaut de laisser hors de considération les variations du trafic ; la proportion des accidentés par rapport à un million de kilomètres-locomotives a le défaut de donner pour base à une proportion qui concerne tout le personnel des trains le travail des seules locomotives. Restent la proportion des agents accidentés par rapport à un million de kilomètres-trains et la proportion des agents accidentés par rapport à un million de kilomètres-essieux. Nous donnons la préférence à la première parce que les chiffres sont plus forts et comportent par suite, avec les fractions, une gradation plus nuancée.

Les résultats sont les suivants. Dans la période d'exploitation par les compagnies (1891-1901), pour un million de kilomètres-trains il y a eu 1,16 agents tués ; dans la période d'exploitation par l'Etat cette proportion tombe à 0,95. Il y a une diminution de 0,21 agents tués par million de kilomètres-trains, ou de 18,10 p. 100. En faisant entrer en ligne les deux dernières années de l'exploitation par l'Etat, 1909 et 1910, la moyenne des agents tués tombe sous ce régime à 0,94 par million de kilomètres-trains, soit une diminution de 0,22 agents tués et de 18,97 0/0 (1).

1908, 1.580.344.783 ; moyenne : 1.514.324.452. L'adjonction du Gothard au réseau de l'Etat n'augmentait donc le nombre des kilomètres-voyageurs que d'environ 12 0/0. Par suite, même si le Gothard avait été un réseau sans accidents, sans voyageurs tués, son adjonction au réseau de l'Etat n'eût expliqué la baisse de la proportion des tués par million de kilomètres-trains, de la période 1904-1908 à 1909 et à 1910, que dans dans la proportion de 12 0/0. Mais de 0.0073 à 0.0056 il y a une diminution de 23,29 0/0 et de 0.0073 à 0.0029 il y a une diminution de 60,28 0/0. Au reste, le Gothard n'était pas un réseau sans accidents : en 1906, il y avait un voyageur tué et en 1907, 2 voyageurs tués, soit pour les trois années trois voyageurs tués et en moyenne un voyageur tué chaque année. Mais un voyageur tué pour 186.073.000 kilomètres-voyageurs, cela fait une proportion de 0,0053 par million de kilomètres-voyageurs. L'adjonction du Gothard au réseau fédéral ne saurait donc expliquer que dans une mesure infime l'abaissement, en 1909, de la proportion des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs de 0.0073 à 0.0056, et bien moins encore elle rend compte de l'abaissement, en 1910, à 0.0029. Ces chiffres traduisent, essentiellement, et à peu près exclusivement, les efforts fait par les Chemins de fer de l'Etat Suisse pour accroître la sécurité.

1. On ne saurait à aucun degré rendre compte de la légère amélioration intervenue ces deux dernières années par l'adjonction au réseau fédéral du réseau du Gothard, vu que sur ce réseau, pendant les années qui ont précédé le rachat, la proportion des agents tués était plus forte que sur le réseau de l'Etat : 3 tués en 1906 pour 4.103.725 kilomètres-trains, 7 tués en 1907 pour 4 557.409 kilomètres

Donc, depuis le rachat, en ce qui concerne la sécurité des agents comme en ce qui concerne celle des voyageurs, la situation s'est améliorée de façon très sensible.

Et elle s'est améliorée — nous devons, maintenant, attirer l'attention sur ce point, d'une importance toute particulière — en dépit de circonstances défavorables. Nous voulons parler de l'extrême intensification du trafic qui a suivi le rachat — conséquence toute naturelle des réductions de tarifs — et qui, toutes autres conditions demeurant les mêmes, eut dû s'accompagner d'une augmentation correspondante de la proportion des accidents. Il est clair, en effet, qu'à mesure que le trafic s'accroît et devient plus dense, à mesure que, par kilomètre exploité, il y a un plus grand nombre de trains qui circulent et de voyageurs qui sont transportés, autrement dit un plus grand nombre de kilomètres-trains et de kilomètres-voyageurs, à mesure que sur un même espace et dans un même temps se meuvent plus de locomotives, plus de trains, plus de voitures, plus de marchandises, plus de voyageurs, les occasions de heurts, de tamponnements, de collisions, d'accidents de toute nature doivent, normalement — c'est-à-dire sauf mesures nouvelles de préservation — se multiplier et le nombre des victimes d'accidents s'accroître.

Avant le rachat, certes, le trafic des chemins de fer suisses allait déjà, comme il est naturel, se développant. Mais la progression était considérablement moins forte qu'elle ne l'a été depuis. C'est ce dont on se rendra compte par le tableau ci-contre, que nous faisons commencer avec l'année 1887, parce que c'est depuis cette année que sont appliquées les prescriptions légales et réglementaires actuellement en vigueur pour la déclaration et la constatation des accidents, et par suite que les statistiques des accidents sont comparables. Nous y avons réuni les données relatives d'une part aux kilomètres-voyageurs et aux kilomètres-trains parcourus, d'autre part aux voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs et aux agents tués par million de kilomètres-trains. Pour les kilomètres-voyageurs comme pour les kilomètres-trains, nous avons dégagé des nombres absolus — que nous donnons d'ailleurs — les nombres par kilomètre exploité, qui seuls, la longueur des lignes exploitées ayant varié, permettent des comparaisons rigoureuses (1).

trains, 4 tués en 1908 pour 4.508.973 kilomètres-trains, soit en moyenne 1.06 agents tués par million de kilomètres-trains, contre 0.09 agents tués par million de kilomètres-trains pendant la même période sur le réseau de l'Etat.

1. Nous avons emprunté les élements de ce tableau à la *Statistique des chemins de fer suisses* et aux *Tableaux Statistiques* des Chemins de fer Fédéraux.

Trafic et accidents avant et après le rachat.

Années	Régime	Long. moyenne exploitée	Kilomètres-voyageurs		Voyageurs tués par million de kilom.-voyageurs	Kilomètres-trains		Agents tués par million de kil.-trains
			En tout	Par kilom. exploité		En tout	Par kilom. exploité	
1887	Compagnies	2284	499.482.334	218.688	0,0140	12.122.488	5.308	1,57
1888	»	2309	496.716.481	217.477	0,0060	12.918.953	5.595	1,00
1889	»	2335	559.015.351	239.407	0,0107	13.575.823	5.814	1,18
1890	»	2346	590.930.030	256.168	0,0102	14.816.141	6.315	1,21
1891	»	2361	611.832.381	265.438	0,1618	15.465.876	6.551	1,94
1892	»	2387	623.716.395	259.141	0,0096	16.283.543	6.822	1,23
1893	»	2387	648.819.278	261.297	0,0139	18.221.010	6.633	0,71
1894	»	2439	694.197.378	271.814	0,0142	18.912.552	7.754	0 69
1895	»	2441	739 320.772	284.624	0,0141	17.715.459	7.257	1,07
1896	»	2444	797.418.431	302.876	0,0100	18.503.060	7.571	1,46
1897	»	2488	836.868.128	326.276	0,0060	19.435.435	7.812	1,29
1898	»	2512	898.178.741	336.362	0,0089	20.188.056	8.037	1,39
1899	»	2512	932.903.682	357.555	0,0118	20.682.506	8.233	1,26
1900	»	2521	937.919.777	371.378	0,0053	21.325.338	8.459	0,94
1901	»	2521	977.151.870	372.041	0,0051	21.619.639	8.576	0,79
1902	Cies et Etat	2498	1.017.353.322	387.604	0,0060	22.291.305	8.928	0,78
1903	»	2498	1.048.631.282	431.003	0,0170	22.803.501	9.129	0,69
1904	Etat	2506	1.125.938.965	461.829	0,0088	24.192.237	9.653	0,85
1905	»	2515	1.277.744.561	523.451	0,0070	25.286.467	10.054	0,93
1906	»	2551	1.434.492.639	584.549	0,0069	26.808.291	10.548	0,92
1907	»	2551	1.528.135.936	620.437	0,0052	29.110.750	11.412	1,18
1908	»	2551	1.580.344.783	641.634	0,0088	29.916.674	11.726	0,89
1909	Réseau accru	2832	1.754.120.639	662.432	0,0056	31.922.983	11.272	0,96
1910	»	2846	2.017.198.378	735.667	0,0029	33.254.454	11.684	0,83

L'examen des colonnes de ce tableau relatives aux kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité et aux kilomètres-trains par kilomètre exploité permet de constater l'énorme accentuation de la progression du trafic depuis le rachat. De 1887 à 1901 — l'année 1901 étant la dernière pendant laquelle tous les réseaux furent exploités par des compagnies — le nombre des kilomètres-trains par kilomètre exploité passe de 5.308 à 8.576, ce qui représente pour cette période de quinze années une augmentation totale de 3.268 kilomètres-trains ou de 61,56 0/0, et une augmentation annuelle moyenne de 4,33 0/0. De 1901 à 1908, le nombre des kilomètres-trains par kilomètre exploité passe de 8.576 à 11.726, ce qui représente pour cette période de huit années une augmentation totale de 3.150 kilomètres-trains ou de 36,73 0/0 et une augmentation annuelle moyenne de 5,25 0/0. Le surplus de l'augmentation annuelle moyenne de la période 1901-1908 par rapport à l'augmentation annuelle moyenne de la période 1887-1901 est de

21,25 0/0. Pour les kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité, de 1887 à 1901 on passe de 218.688 à 372.041, soit une augmentation totale de 153.353 ou de 70,12 0/0 et une augmentation annuelle moyenne de 5,01 0/0; de 1901 à 1908, on passe de 372.041 à 641.634, soit une augmentation totale de 269.593 kilomètres-voyageurs ou de 72,46 0/0 et une augmentation annuelle moyenne de 10,35 0/0. Le surplus de l'augmentation annuelle moyenne de la période 1901-1908 par rapport à l'augmentation annuelle moyenne de la période 1887-1901 est de 106,86 0/0.

C'est donc bien en dépit d'un développement considérable et sans précédent du trafic que les Chemins de fer fédéraux ont réussi, grâce à une gestion évidemment très avisée et prévoyante, non seulement à empêcher l'accroissement de la proportion des accidents, mais encore à en assurer la diminution très sensible. C'est en dépit d'une augmentation annuelle de 21 0/0 de la progression du nombre des kilomètres-trains par kilomètre exploité que depuis la nationalisation on constate une diminution moyenne de 18 0/0 dans la proportion des agents tués par million de kilomètres-trains; c'est en dépit d'une augmentation annuelle de 107 0/0 de la progression du nombre des kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité qu'on constate également depuis la nationalisation une diminution moyenne de 70 0/0 dans la proportion des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs.

Edgard MILHAUD.

LA RÉGIE DE L'ÉLECTRICITÉ ET DES TRAMWAYS A REMSCHEID [1]

Par Etienne BUISSON (Paris).

L'entreprise de l'électricité de Remscheid se trouve depuis 1908 entre les mains de la municipalité : auparavant elle appartenait à la Société des Tramways fondée en 1892 par des citoyens de Remscheid, sans secours étrangers : la Ville avait souscrit deux cinquièmes des actions. Cette entreprise de tramways fut la première en Allemagne à oser installer des voies sans crémaillère pour des rampes allant jusqu'à 1/10.

Les inégalités de niveau si considérables dans toute cette ville montagneuse ont rendu l'exploitation des tramways très oné-

1. Voir dans le n° 20 (p. 40) l'article sur *La regie du gaz à Remscheid*.

reuse au début. La livraison de courant aux particuliers pour la force et l'éclairage permirent cependant à la Compagnie de faire des bénéfices qui montèrent progressivement jusqu'à 8 0/0, de 1904 à 1907.

D'après le contrat passé entre la Société et la Ville, celle-ci avait le droit à certaines époques de racheter toute l'entreprise à des conditions fixées d'avance. L'assemblée municipale examina le rachat pour le 1er janvier 1904, mais il aurait fallu payer l'entreprise à raison de 132,55 pour cent de la valeur nominale des actions. Ce prix ayant paru trop élevé, le rachat fut rejeté.

Entre temps, des transformations importantes s'étaient produites dans le régime de la production du courant électrique dans le district industriel rhéno-westphalien.

On discute aujourd'hui plus que jamais, et en partie avec de bonnes raisons, la question de savoir si les municipalités ont intérêt à produire le courant électrique pour leurs propres besoins et pour ceux de leurs administrés.

Cette transformation dont les conceptions a son origine dans les succès techniques qu'un grand homme d'affaires rhénan a obtenus avec l'usine électrique rheno-westphalienne (R. W. E.) fondée par lui. Cette usine, transformée depuis en société anonyme, construit ses usines génératrices de force directement auprès d'une mine de houille. Le charbon, au sortir de la mine, est aussitôt conduit tel quel à la chaudière. En même temps les gaz résultant de la production du coke qui autrefois s'échappaient sans être utilisés sont employés au chauffage de la chaudière. Grâce à ce proche voisinage de la mine, de l'usine à coke et de l'usine électrique, on épargne du charbon et l'on évite de majorer le prix de la houille d'aucun frais de transport.

Mis ainsi en mesure de livrer un courant très bon marché, l'usine peut obtenir un certain nombre de grands consommateurs dont les besoins, au point de vue du temps et de la quantité, se balancent si bien que les quantités de force demandées à l'usine pendant le jour et pendant la nuit s'équivalent approximativement. Ce résultat si désirable a été encore plus complètement atteint par des contrats mutuels conclus avec quelques grandes usines industrielles qui produisent elles-mêmes leur courant; elles reçoivent ainsi du R. W. E. le courant supplémentaire dont elles peuvent avoir besoin et elles lui fournissent de la force pendant les heures où elles n'ont pas l'emploi de leur propre courant.

Cette puissance technique et économique a frappé à la porte des villes. Il s'y trouvait presque partout des usines productrices

d'électricité, soit en régie directe, soit en la possession de sociétés privées qui achetaient leur combustible au Syndicat des Houilles à un prix qu'augmentaient encore les frais de transport. Certaines installations coûteuses avaient dû, en raison des progrès de l'industrie, être au moins partiellement remplacées par d'autres, à des prix élevés.

Il n'y a pas longtemps que d'une manière tout à fait générale on voyait dans cette manière d'agir un progrès technique et économique et que l'on louait les villes qui dès le début prenaient en main leur production de courant électrique. Aujourd'hui de nombreuses voix s'élèvent qui critiquent cette politique comme anti-économique et se basent sur ce fait que les petites usines municipales n'obtiennent de bénéfice (quand elles en obtiennent) que grâce à des prix qui ne correspondent plus à l'état actuel de la technique électrique.

La lutte avec le R. W. E. eût été sans doute bien difficile pour les usines municipales si elles n'avaient été protégées par le droit exclusif de la commune de disposer du sol et sous-sol des rues. D'ailleurs le R. W. E. dans son continuel développement devait réussir à se faire une place dans les villes.

En réalité, il réussit à conclure avec un assez grand nombre de villes des contrats à longue échéance, la plupart sur les bases suivantes :

Les usines municipales continuaient à fournir entièrement la lumière et partiellement, aux petits consommateurs, la force. Les gros consommateurs étaient cédés au R. W. E. d'après un tarif de prix modifiable suivant les progrès de la technique. Le R. W. E. s'engageait à livrer le courant aux villes suivant un prix fixé d'avance. Les municipalités étaient intéressées aux bénéfices d'une manière ou d'une autre. Un contrat de cette espèce présentait aux villes d'indiscutables avantages : l'industrie disposait depuis ce contrat, à tout instant, de courant en quantité désirable, les communes étaient elles-mêmes intéressées aux bénéfices sans devoir recourir à une augmentation brusque et conséquemment coûteuse de leurs usines ; elles pouvaient faire produire leurs usines jusqu'aux extrêmes limites de leur puissance de rendement, tandis que le R. W. E. était toujours là pour répondre aux demandes supplémentaires.

Des contrats de ce genre ont été conclus non seulement avec de petites villes, mais aussi avec de grandes cités comme Essen et Mülheim-sur-la-Ruhr. Certaines villes ont souscrit aussi une part du capital-actions de la Société. Quelques communes se bornent

à être de gros clients et revendent le courant avec un bénéfice à leurs habitants.

Nous avons à faire ici à une forme toute nouvelle et assez complexe de l'activité économique privée des communes. Sous la forme aussi impersonnelle que possible d'une société commerciale, se trouvent réunis comme actionnaires : des particuliers qui ne possèdent que des actions, c'est-à-dire désirent simplement que la Société produise et livre du courant avec bénéfice ; et des communes qui d'un côté se trouvent en concurrence avec la Société par leurs propres usines de force et d'un autre côté unissent en elles-mêmes cet intérêt contradictoire de réaliser des bénéfices (comme actionnaires du R. W. E.) et de livrer du courant bon marché aux industriels de leur rayon et qui en fait ont des intérêts qui ne concordent pas toujours les uns avec les autres. Il n'est d'ailleurs pas encore possible de porter un jugement définitif sur cette forme d'activité communale qui n'a pas derrière elle un passé assez long. Elle méritait cependant d'être mentionnée.

Dès que la production en grand fut reconnue plus économique, on eut la pensée de former des unions de communes qui prendraient à leur charge les frais d'une centrale électrique collective. On construisit quelques usines ayant ce caractère, en particulier l'usine communale de Mark dans la Westphalie du Sud-Ouest : mais ici aussi l'expérience est de trop courte durée pour que l'on puisse se prononcer avec sûreté sur sa valeur.

Les principales considérations qui ont été élevées contre le groupement de plusieurs villes avec des particuliers en une Société anonyme peuvent se résumer comme suit. S'il est difficile d'établir un tarif de courant donnant satisfaction à tous les industriels d'une seule commune, c'est encore plus le cas si plusieurs villes avec des industries peut être très différentes sont adhérentes à une centrale électrique collective. C'est ainsi que par exemple le R. W. E., malgré les larges bases sur lesquelles il travaille, a dû avoir soin d'engager ses clients à consommer le courant aussi régulièrement que possible pendant toute l'année, jour et nuit. La Société a ainsi établi ses tarifs de manière que les plus hauts rabais sont accordés aux clients qui consomment une grande quantité de courant répartie sur le plus grand nombre possible d'heures de travail, et en particulier aux clients qui consomment jour et nuit.

On comprend donc qu'une commune où dominent les entreprises minières, les aciéries, etc., trouvera son intérêt dans ce

tarif, mais qu'une autre, où la petite industrie est la règle, doit en obtenir un autre.

La question qui se pose aux communes est donc très complexe. D'autant plus que rien ne permet d'affirmer que la méthode appliquée par la R. W. E. soit définitivement la meilleure. C'est ainsi que l'on croit avoir reconnu récemment que les avantages réalisés par cette méthode peuvent être contrebalancés par la fourniture à bon marché de l'eau. Les récentes usines de force électrique consomment en effet de grandes quantités d'eau froide. L'importance de la consommation dépend exclusivement du degré de température de l'eau fournie. Aussi n'apparaît-il pas impossible que même une usine n'ayant qu'un faible rayon de consommation, et sans relations directes avec une mine, puisse cependant fournir le courant aussi bon marché que le R. W. E. par exemple, si elle a à sa disposition une eau particulièrement fraîche en quantité suffisante. Cette possibilité paraît donc ouvrir de nouvelles voies aux usines électriques municipales, en particulier dans le district rhéno-westphalien où les entreprises privées ne peuvent plus guère trouver d'eau en quantité ou dans l'état désirables. Les villes qui ont créé des barrages seront spécialement bien placées, car au fond de ces réservoirs artificiels la température de l'eau est basse et ne varie guère avec les saisons.

Remscheid a reçu, comme ses voisines, des offres de la R. W. E. Ces propositions ont eu une première conséquence : celle du rachat de la Société de tramways par la municipalité. Si ce rachat n'avait pas été opéré en 1908, il n'aurait pu avoir lieu, d'après le contrat initial, qu'en 1949.

La Société des tramways exigea le prix de 160 pour cent du capital nominal, estimation qui correspondait aux revenus de la dernière année (8 0/0, capitalisés à 5 0/0). L'assemblée municipale qui en 1903 avait repoussé le rachat à 132,55 pour cent, accepta cependant cette proposition : et ce, afin de se rendre tout à fait libre pour résoudre ultérieurement cette question si délicate de la fourniture municipale de l'électricité.

Cette expérience nous montre qu'une ville suit une bonne politique, qui construit elle-même son usine électrique et qui prend possession de celle qui existe sur son territoire à la première occasion.

Nous possédons les résultats des deux premières années d'exercice de la régie directe de l'électricité. Ils sont, d'après les rapports officiels, satisfaisants. Si, pour la deuxième année, les recettes des trois branches de l'exploitation — transport des personnes,

force, lumière — n'ont pas complètement atteint les prévisions, elles n'en diffèrent en tout cas que de peu. Le bénéfice par contre a dépassé les prévisions.

Si le transport des personnes n'a pas augmenté, comme on le pensait en 1909, c'est à cause, d'une part, du mauvais état des affaires, et d'autre part, de l'été pluvieux. Les transports du dimanche ont beaucoup laissé à désirer. La population de Remscheid se rend d'ordinaire dans les villes voisines les jours de fête, alors que les voisins ne viennent pas à Remscheid.

Une amélioration des résultats est cependant à noter comparativement à l'année précédente dans toutes les branches : ces augmentations se chiffrent respectivement par 1,2 0/0 pour les transports, 5 0/0 pour la force, 13,8 0/0 pour la lumière. Cette dernière augmentation aurait été sensiblement plus élevée, sans l'introduction des lampes à fil métallique qui économisent beaucoup de courant.

La régie directe a introduit dans le tarif des tramways la réforme suivante : depuis le 10 février 1909, on délivre jusqu'à 8 heures du matin des tickets du matin à raison de 10 pf. (12 centimes 1/2) pour toutes les distances, donnant droit à un changement de voiture. La diminution des recettes résultant de l'abaissement du tarif a été compensée par le plus grand nombre des voyageurs. La Compagnie des tramways s'était toujours refusée à accorder des cartes d'abonnement ou à organiser des trams ouvriers. L'expérience a montré que les abonnés circulent presque tous aux mêmes heures, et que ces heures sont précisément celles où la circulation de la population est en générale la plus grande. Pour les tramways qui ont à parcourir des routes plates, on peut répondre à cette demande périodique en attachant des voitures supplémentaires aux voitures motrices à certains moments de la journée. Ce système n'est pas applicable à Remscheid en raison de son sol si accidenté. L'introduction des cartes d'abonnement à bon marché y aurait donc nécessité l'augmentation du nombre des voitures motrices, dont, pensait-on, l'exploitation aurait coûté plus cher que les recettes n'eussent rapporté. Ainsi s'explique l'attitude de la Compagnie des tramways. « Si la régie directe introduisait des cartes d'abonnement à prix réduit, pour des motifs de politique sociale, écrivait M. Bucerius, ce serait aux dépens des bénéfices réalisés sur la lumière et la force. »

Nous avons cité un premier pas dans la voie de la réduction des tarifs qui n'a rien coûté à la ville.

La régie directe a eu à faire face à une question délicate relative

aux salaires de ses employés. Du temps de la Société des tramways, le public avait pris l'habitude de donner pour chaque voyage un pourboire au conducteur, dont les appointements officiels étaient réduits d'autant. La régie directe a dû chercher à supprimer cet abus en élevant les salaires des conducteurs. Enfin le nouveau service municipal a de lourds intérêts et amortissements à payer.

Ces diverses causes de majoration des dépenses, sans augmentation correspondante de recettes, avaient fait écrire à M. Bucerius que la régie de l'électricité ne pouvait pas être une source de bénéfices importants pour la municipalité. Or, le compte d'exploitation de 1909-10 se solde par un crédit brut de 11.285.229,67, soit 37,4 0/0 des recettes brutes. Cette somme a été répartie comme suit :

Compte d'intérêts........................Marks	122.761 03
Amortissements d'emprunts....................	18.841 68
Participation des employés aux bénéfices..........	4.652 30
Porté au compte des réparations et innovations....	74.000 »
Porté pour ouverture du compte des pensions de retraite....................................	5.000 »
Bénéfices nets : marks, 59.974,66, répartis comme suit :	
a) Remis à la caisse municipale....................	30.628 90
b) Au compte des réparations et innovations......	29.345 76
Total	285.229 67

Nous voyons donc, d'une part, que la caisse municipale a touché 30.628 m. 90 (l'année précédente de 5 trimestres, 40.000 marks), d'autre part, que le service municipal de l'électricité a porté cette année plus de 100.000 marks au compte des réparations et innovations.

Ce sont là de bons résultats d'une bonne gestion financière.

Notons encore que pour la lumière, depuis le 1er avril 1910, le tarif unitaire est de 35 pf. le kilowatt-heure ; la direction compte que cette diminution du prix aura pour conséquence une augmentation de consommation ; elle prépare d'ailleurs pour le nouvel exercice diverses innovations dans le régime de la distribution du courant, qui devront aussi élever le chiffre total de la demande d'électricité pour la lumière.

Le prix du courant pour la force est toujours le même.

L'administration estime que l'exercice en cours sera marqué par une extension progressive du chiffre d'affaires.

Voici à titre de document quelques chiffres comparatifs entre la dernière année de la gestion privée et la 2e année de la gestion municipale :

	1907 Gestion privée	1909-10 Régie directe
Kilomètres parcourus par les voitures à moteur	866.040	1.060.833
Recettes brutes des tramways (marks).......	395.485	418.147
Personnes transportées............	3.193.934	3.367.815
Recettes par voiture et par kilomèt. (pfennigs)	45,77	39,53
Courant vendu pour la force (kilow.-heures)..	1.160.819	1.536.044
Recettes pour courant ci-dessus (marks).....	169.735	216.691
Courant vendu pr la lumière (kilow.-heures).	127.843	153.826
Recettes pour courant ci-dessus (marks).....	58.021	68.625
Courant total produit (tramways, force et lumière) (kilowatt-heures)	2.241.306	2.856.786
Recettes totales pour courant (marks).......	623.242	703.465

Dans l'ensemble, on le voit, la nouvelle administration peut être satisfaite des premiers résultats obtenus.

Etienne Buisson.

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER

Situation comparée des cheminots suisses, français et italiens.

A la suite de la publication de notre article sur *La situation des cheminots de l'Etat suisse et de la Compagnie P.-L.-M.*, Napoleone Colojanni a entrepris une enquête sur la situation des cheminots de l'Etat italien en vue d'établir une comparaison entre les conditions de travail de ces trois catégories de travailleurs: les cheminots des Compagnies françaises, de l'Etat suisse et de l'Etat italien. Voici les premiers résultats auxquels il est arrivé, et qu'il a publiés dans la revue qu'il dirige, la *Rivista popolare di Politica, Lettere e Scienze Sociali*, n° du 15 février 1911 :

Je me suis adressé, pour établir cette difficile comparaison, à des amis cheminots de Sicile, de Venise, de Naples, ainsi qu'à la Direction générale des chemins de fer, à Rome. Mais je n'ai reçu que de Naples les quelques comparaisons partielles que je reproduis ci-dessous.

Il résulte de ces comparaisons: 1° que les conditions des cheminots suisses sont bien meilleures que celles des cheminots italiens, 2° que les conditions des cheminots français sont tantôt très peu supérieures, tantôt inférieures à celles de leurs collègues italiens.

Si le premier résultat doit inspirer au Parlement des sentiments de bienveillance ou l'amener à juger avec plus d'équité les revendications

des cheminots italiens, le second, par contre, doit inspirer à ces derniers la prudence.

Les motifs divers, mais tous importants, qui devraient conseiller cette prudence aux agitateurs du Syndicat de Milan, si les faits et les raisons avaient pour eux quelque poids, sont les suivants:

1° Les salaires des ouvriers libres sont beaucoup plus élevés en Suisse qu'en Italie. J'en donnerai la preuve une autre fois, en établissant les comparaisons nécessaires; qu'il me suffise pour le moment de citer la preuve indirecte que voici: tous les ans, de 70 à 80 mille ouvriers italiens s'en vont chercher du travail en Suisse, alors qu'on ne voit pas un seul ouvrier suisse venir chercher du travail en Italie.

2° D'autre part, le parallèle entre les cheminots italiens et les cheminots français est à l'avantage des premiers, surtout si l'on tient compte des grandes différences suivantes, à savoir:

a) Que la richesse de la France est plus élevée que celle de l'Italie (plus du triple !)

b) Que, dans l'industrie et le travail libre, les salaires français sont plus élevés que les salaires italiens.

c) Que le coefficient d'exploitation des chemins de fer français est de 54 et celui des chemins de fer italiens de 94 ! ! !

D'où cette conclusion finale que toutes les agitations, même les plus extrêmes, des cheminots français seraient infiniment plus justifiées que celles des cheminots italiens.

Mais de ce parallèle découle aussi un grand enseignement qui subsiste pour tous les pays, nonobstant les différences possibles: les chemins de fer suisses sont absolument admirables, et ce par quoi ils se recommandent surtout à l'imitation, c'est par l'absence de tout arbitraire de la part des supérieurs, par la sécurité de la carrière pour les agents; ceux-ci savent — tous ! — comment ils débutent, ils savent aussi comment ils doivent finir et en combien d'années ils doivent arriver. Dans les chemins de fer italiens et français, cette sécurité fait défaut et se trouve remplacée par l'arbitraire des chefs, arbitraire qui souvent, et bien plus que la misère, invite et pousse à la révolte.

Un chauffeur suisse sait qu'il débute par exemple à 1.000 francs par an; mais il est sûr d'arriver à 4.000, en *tant d'années* et pas une de plus. A quoi sert à un employé de chemins de fer italien de savoir qu'il *peut* arriver à 4.500 francs au bout de 25 ans, alors que, ayant déjà 40 années de services, au cours desquelles ses supérieurs ont été satisfaits de lui, ont souvent reconnu ses mérites et lui ont même accordé des gratifications, il n'est pensionné que sur la base de 3.500 francs ? La perspective des 4.500 francs est une duperie, une ironie amère.

Tout cela devrait cesser en Italie. Pour les indignes, pour les incapables, pas d'égards ni de transactions. Mais ceux qui font leur devoir doivent être soustraits à l'arbitaire, au favoritisme; ils doivent avoir une carrière assurée, où le point de départ ainsi que le point d'arrivée soient exactement définis. C'est ce que veut la justice, et c'est ce que conseille l'intérêt bien entendu du service.

Napoleone COLAJANNI.

Voici les comparaisons que nous ont fournies quelques amis cheminots de Naples. Nous les donnons telles quelles, même avec quelques répéti-

tions, sans pouvoir ni les compléter ni les coordonner, car elles nous sont parvenues au dernier moment et nous n'avons pas voulu tarder à les reproduire, ce document pouvant servir à tous dans la discussion actuelle.

Comparaison entre l'organisation et les traitements dans les trois administrations de chemins de fer suisse, française (P.-L.-M.) et italienne.

Suisse	France	Italie
	AVANCEMENT	
Toutes les augmentations sont de 300 fr., par périodes fixes de 3 ans pour toutes les catégories. Passage à la catégorie supérieure à la suite d'un examen combiné avec les notes de services.	Augmentations non précisées sous le rapport ni du temps ni du chiffre, données à la volonté des supérieurs et en tenant compte des opinions politiques, économiques et religieuses des employés.	Augmentations de 150, 300, 600 et 1000 fr. par périodes fixes de 18 mois, 3 ans et 4 ans. Augmentations anticipées et passage aux catégories supérieures au choix des chefs.
	SECOURS ET PENSION	
Ouvriers et employés: retenue de 4 0/0. Au bout de 5 ans, ils peuvent recevoir une pension égale à 36 0/0 du salaire. Au bout de 25 ans, la pension se monte à 60 0/0 du salaire. Si l'agent meurt avant 5 ans de services, la veuve touche la moitié de l'indemnité due au mari, plus un cinquième pour chaque enfant. En cas de décès, les héritiers reçoivent 100 francs.	Retenue : ouvriers, 4 0/0 ; employés 5 0/0. La pension est accordée au bout de 15 ans et égale 30 0/0 du salaire ; au bout de 25 ans, elle atteint 50 0/0. En cas de décès, rien aux parents ; rien non plus à la veuve, à moins qu'elle ne soit mariée depuis 3 ans ou qu'elle n'ait un enfant du défunt.	Ouvriers et employés, retenue de 5.50 0/0. Pas de pension avant 10 ans. On peut être pensionné après 25 ans de services et à l'âge de 55 ans au moins ; on touche alors les 9/10 de l'argent versé sur la base de 3 0/0, ce qui équivaut à peu près à 50 ou 60 0/0 du salaire.
	INDEMNITÉ DE RÉSIDENCE	
200 fr. pour tous.	Indemnité variant de 72 à 150 fr. ; on accorde aussi des gratifications le jour de l'an, à la volonté des chefs. Les gratifications accordées aux employés supérieurs vont jusqu'à doubler leurs appointements.	Varie, suivant les villes, de 6 à 15 0/0, avec un maximum de 840 fr. par an pour les employés habitant Rome. Gratifications annuelles, accordées suivant des règles différentes, et qui souvent dépassent de beaucoup le salaire.

Suisse	France	Italie
	ÉQUIPEMENT	
Equipement gratuit, d'une valeur de 160 fr. par an.	Les agents s'habillent à leurs frais.	Les agents s'habillent à leurs frais, mais l'administration y contribue pour un quart.
	Salaires, payes, indemnités, etc.	
	FACTEURS	
Au bout de 3 ans à 3 fr. 50 par jour, ils passent à 1.200 fr. par an. Indemnité fixe de 116 fr. 33. Au bout de 9 ans, ils arrivent à 2.100 fr. y compris les compensations.	Au bout de 3 ans à 3 fr. 50 par jour, ils passent à 1.200 fr. par an. Salaire mensuel fixe : 106 fr. y compris l'indemnité. Ils arrivent au bout de 20 ans à 1.632 fr.	Au bout de 3 ans à 2 fr. 90 par jour, traitement variable d'environ 95 fr. par mois. Arrivent au bout de 18 ans à 1.500 fr. et, avec les indemnités annuelles, à 2.640 fr.
	CHEFS DE TRAIN	
Au bout de 3 ans, montent à 2.200 fr., et, au bout de 18 ans, à 4.080 y compris toutes les indemnités.	Au bout de 3 ans, 1.500 fr. ; au bout de 20 ans, 2.900 fr., y compris toutes les indemnités.	Au bout de 1 an, 1.080 fr. ; au bout de 25 ans, 2.100 fr., et, avec toutes les indemnités, 3.370 fr.
	COMMIS ET EMPLOYÉS	
Au bout de 1 an, 1.200 fr., au bout de 25 ans, 3.000 fr.; heures de travail : 9 et 9 1/2.	Au bout de 1 an, 1.200 fr. ; au bout de 25 ans, 3.000 fr.; heures de travail : 10 et 11.	Au bout de 1 an, 1.200 fr. ; au bout de 23 ans, 3.000 fr.; heures de travail : 7 à 12.
	MÉCANICIENS	
Débutent à 1.800 et arrivent, au bout de 23 ans de services, jusqu'à 3.000 (5.420 avec tous les accessoires).	Débutent à 2 fr. 10 par jour et arrivent jusqu'à 4.200 y compris toutes les indemnités.	Débute à 1 fr. 50 et arrivent, au bout de 18 ans, jusqu'à 4.380 fr., y compris toutes les indemnités.
	GROS TRAITEMENTS	
Gros traitements de 12 à 15.000 fr. au bout de 18 ans.	Traitement très élevés jusqu'à celui de 92.000 fr. pour le directeur.	Gros traitements de 10 à 15.000 fr., sauf pour le directeur qui peut arriver à 40.000 fr., y compris les indemnités.

Salaire annuel, minimum et maximum, de quelques catégories d'agents des chemins de fer de l'Etat italien.

Qualifications	Minimum de salaire annuel y compris tous les accessoires	Maximum de salaire annuel y compris tous les accessoires	Nombre d'années nécessaire pour atteindre le maximum	Observations
PERSONNEL DES TRAINS				
Serre-frein.....	1.464	1.824	23	Ce n'est que dans les grands centres et les stations frontières que l'on accorde des supplements de paye variant de 6 à 15 0/0 du salaire, avec un minimum de 10 à 20 fr. par mois pour les petits salaires. A noter qu'il faut déduire des salaires indiqués dans ce tableau, pour avoir le salaire net, l'impôt sur la richesse mobile et la retenue pour la caisse des retraites, soit au total 13 0/0.
Garde-frein	1.716	2.016	15	
Chef serre-frein.	1.908	2.508	18	
Conducteur.....	1.968	2.508	18	
Chef de train...	2.220	3.240	25	
Chauffeur......	1.790	2.540	23	
Mécanicien.....	3.180	4.380	19	
PERSONNEL DES BUREAUX ET DES GARES				
Aide...........	1.200	2.100	25	
Employé.......	1 500	3.000	23	

GAZ

En France. — La municipalisation à Elbeuf.

La *Dépêche de Rouen* du 28 février 1911 publie sur l'*Usine à gaz municipale d'Elbeuf* l'article ci-dessous :

...En dépit de certain pamphlet, Elbeuf n'est pas encore Chicago ; mais n'empêche que nous nous américanisons tout de même. De plus en plus, « l'utilité publique » ici, prime tout, et de plus en plus aussi on y travaille rapidement et hardiment.

Rapidement surtout, notre Usine à gaz municipale en témoigne.

Elle sera, demain 1er mars, en plein fonctionnement. Or, le 1er juin de l'an dernier, il y a moins de neuf mois par conséquent, la construction n'en était pas encore commencée. Le premier coup de pioche et le premier coup de marteau ne furent donnés que quelques jours plus tard.

Les mariniers de l'antique Uggate ou leurs successeurs du moyen-âge n'eussent pas manqué d'attribuer aux dieux ou au diable un rôle prépondérant en cette affaire, et de créer à son propos quelque légende analogue à celles qui s'attachent à l'établissement de tel ou tel pont, à l'édification de telle ou telle basilique.

Et puisque ce mot se trouve sous notre plume, pourquoi ne dirions-nous pas qu'à regarder le merveilleux travail, « triomphe du fer », qu'est l'œuvre gigantesque et gracieuse de la Société française des fours à coke, on éprouve une émotion quelque peu comparable à celle ressentie à la contemplation de nos vieilles cathédrales gothiques « triomphe de la pierre ».

N'est-ce pas toujours, en effet, la science, l'art, le génie de l'homme qui se révèlent et qui apparaissent comme sans limite ?

Les ingénieurs de ce temps sont à la fois des savants et des artistes : ils sont les fils, les continuateurs des architectes d'autrefois.

Il semble que les uns et les autres auraient pu s'approprier la fameuse devise : « *Quo non ascendam ?* »

Prise dans un autre sens, elle ne conviendrait d'ailleurs pas moins à notre excellent ami « d'antan » et de toujours qui, sur un chemin de fer

monorail aérien, aussi hardiment qu'élégamment jeté, dirigera le wagonnet, mû électriquement, qui doit assurer le déchargement et le transport de la houille et du coke dans toute l'usine.

Très haut perché, notre ami pourra, chaque fois que son trajet l'amènera à 17 mètres en Seine, jouir d'un superbe spectacle. A sa gauche, il apercevra les pittoresques coteaux d'Orival; à sa droite, Pont-de-l'Arche, l'Eure et l'Andelle, avec dans le lointain la côte des Deux-Amants ; en face de lui, tout près, il aura l'île de l'Epinette et à quelque distance le village de Saint-Aubin et tout particulièrement l'observatoire « des Terrasses ». Et pourquoi ne lirait-il pas dans les astres, lui aussi ? Pour cela, nul ne sera mieux placé que lui.

Mais trève de digression. Aux curieux, donnons de suite quelques renseignements : 1° le wagonnet du monorail, avec son chargement, ne pèsera pas moins de 7.000 kilogrammes; 2° le mode adopté pour le déchargement des péniches procurera le bénéfice appréciable de un franc par tonne.

Ce serait, sans aucun doute, le moment de faire, par le détail, la description de notre belle usine. Mais en raison de notre incompétence, nous aimons mieux y renoncer. Qu'il nous suffise de dire que dans son installation, il a été tenu compte de tous les perfectionnements, même de ceux réalisés en tout dernier lieu.

Pour s'en convaincre, il suffit de lire soit le rapport fortement documenté, qu'au nom de la deuxième commission, M. Charles Goux présenta au Conseil municipal, en août 1909, soit les articles qu'il a publiés tout récemment dans un journal local. Empruntons-lui quelques lignes :

« En outre du monorail aérien, l'usine d'Elbeuf présente une autre particularité : le gaz y est produit au moyen de chambres verticales disposées en trois groupes de deux et chauffées au moyen de gaz produit dans des gazogènes. Construites entièrement en briques réfractaires, elles peuvent supporter une chaleur de 1.500 à 2.000 degrés. La distillation des sept tonnes de houille qu'elles peuvent contenir dure 24 heures.

Leur emploi constitue un progrès considérable et procure une notable économie.

L'extraction, la condensation et l'épuration sont assurées au moyen d'appareils disposés de manière à permettre la réparation de l'un quelconque d'entre eux, sans arrêt de l'usine.

Pour l'emmagasinage du gaz, il existe deux gazomètres télescopiques de 2.500 mètres cubes chacun.

Le château d'eau se compose d'une tour en fer de 15 mètres de hauteur et de quatre réservoirs dont la contenance varie de 6.000 à 30.000 litres et destinés à l'eau, à la décantation, à l'eau ammoniacale et au goudron.

Les eaux de condensation alimentent un lavoir public.

L'usine a une puissance de production maxima de 5.600 mètres cubes par 24 heures, un tiers des fours étant en réparation, soit plus d'un million et demi de mètres cubes par an ».

Ce qui caractérise surtout l'usine à gaz municipale d'Elbeuf, c'est que toutes les manutentions y sont mécaniques; aussi, peut-elle être conduite par neuf hommes seulement, sept de jour et deux de nuit.

Nous estimons que c'est là un progrès considérable.

Peut-être quelques ouvriers, nos amis, penseront-ils différemment. Ils auront tort. Chaque fois qu'une machine remplace un homme, c'est un

pas fait vers l'affranchissement, vers la liberté, vers le bien-être. Nous regrettons que les limites de cet article ne nous permettent pas de développer ce thème.

Bornons-nous à exprimer l'espoir qu'un jour prochain nous verrons réaliser à Elbeuf un nouveau progrès, nous voulons dire l'allumage automatique et instantané de tous les becs de la ville que, le premier peut-être, notre illustre concitoyen Auguste Houzeau, a prévu et préconisé.

Mais comment la Ville d'Elbeuf a-t-elle été amenée à l'adoption du système de la régie directe pour l'éclairage public et particulier, et par suite à la construction de l'usine de la rue de Marignan ?

C'est ce que nous allons essayer de dire en nous excusant si nous sommes obligés de nous étendre à ce sujet un peu longuement.

Aux divers renouvellements du Conseil municipal, et plus particulièrement en 1908, nos conseillers d'aujourd'hui, alors candidats, avaient signé un programme comportant notamment la « Recherche de nouvelles ressources plutôt dans l'exploitation des services publics actuellement concédés que dans la création de nouveaux impôts ».

Or, à Elbeuf, on a encore la faiblesse de tenir ses engagements. L'échéance peut être longue, mais elle vient sûrement.

Créer de nouveaux impôts, il n'y fallait pas songer en effet. Par suite de réformes précédentes, d'améliorations de toutes sortes, les contribuables elbeuviens n'ont pas à supporter, en outre de différentes taxes locales assez élevées, moins de 93 centimes 61 additionnels, tant ordinaires qu'extraordinaires, au principal des quatre contributions directes. Qu'ils ne s'imaginent pas d'ailleurs détenir le record ! Même en Seine-Inférieure, le chiffre de leurs impositions est surpassé en plus d'une localité.

Il est juste d'ajouter qu'en notre ville les charges n'incombent qu'à ceux-là seuls qui jouissent — au moins apparemment — d'une aisance relative. Nulle part, en effet, la population ouvrière, les familles nombreuses ne sont aussi largement dégrevées et souvent aussi complètement exemptées qu'à Elbeuf.

Les autres — ceux qui paient — ont eux-mêmes une compensation. S'ils trouvent un peu élevées les notes du percepteur et du receveur municipal, ils n'ont plus à acquitter, par contre et depuis longtemps, les vexatoires droits d'octroi.

Donc, point d'impôts nouveaux.

Et pourtant la ville doit faire face à d'énormes dépenses, légalement ou moralement obligatoires, celles de l'assistance publique, par exemple, qui s'accroissent d'année en année et figurent déjà pour tout près de 300.000 francs au budget communal.

Où et comment trouver les ressources nécessaires? Il n'apparut pas que cela fût possible, si l'on n'entrait résolument et sans tarder dans la voie qu'électeurs et élus avaient depuis longtemps choisie.

La concession de la Compagnie des eaux prenant fin le 27 mai 1908, on résolut de ne pas la renouveler et depuis cette date le service municipalisé fonctionne à la satisfaction de tous.

C'était un encouragement. Pourquoi ne ferait-on pas pour le gaz ce qui avait été fait pour les eaux ? La concession du service d'éclairage à la Compagnie elbeuvienne devait expirer le 28 février 1911. Aussi, dès les

premiers mois de 1909, se préoccupa-t-on du régime à instaurer au lendemain de cette date.

Mais, cette fois, la municipalité estima qu'à poursuivre l'amélioration de ses propres finances, elle ne remplissait que la moitié de son devoir. Elle voulut donc que les particuliers, les consommateurs trouvassent un avantage réel au changement proposé.

Le gaz coûtait à Elbeuf le prix vraiment excessif de 28 centimes 1/2 le mètre cube.

Avant tous pourparlers, il fut posé en principe qu'un notable abaissement de ce prix s'imposait. Et même, pour bien marquer le caractère démocratique de la réforme, le souhait fut immédiatement exprimé que la réduction à obtenir fût assez considérable pour que l'emploi du gaz devînt à la portée du plus grand nombre des ménages d'ouvriers et d'employés auxquels il était resté inaccessible jusqu'alors, à raison de sa cherté.

Plusieurs projets sollicitèrent l'étude de nos édiles.

D'abord, on songea à la prorogation de la concession de la Compagnie. Mais cette éventualité fut vite écartée. Si les particuliers en devaient retirer quelque avantage — ils auraient payé le gaz 24 centimes le mètre cube — la Ville, elle, n'y trouvait pas son compte, la Compagnie entendant réduire de 38.000 fr. à 25.000 fr. sa redevance annuelle. C'était un déficit qu'il eût fallu combler par le vote de 3 centimes additionnels. Et puis, ce projet était la négation du principe de la régie directe dont l'application eût été renvoyée aux calendes grecques. Il n'y avait pas à s'y arrêter.

Une autre combinaison était possible, l'achat par la ville de l'usine de la Compagnie. Et cela paraissait acceptable au premier examen.

Cependant, à la réflexion, on se rendit compte qu'on n'aurait jamais ainsi qu'une vieille usine où les procédés modernes de fabrication ne pourraient être que difficilement appliqués et qui entraînerait à des frais de toute sorte.

Si cependant un prix raisonnable en eût été demandé, peut-être fût-on arrivé à s'entendre.

Mais la Compagnie ne réclama rien moins que 650.000 francs. En y ajoutant les droits de mutation, le coût des grosses réparations immédiatement nécessaires, l'achat du mobilier indispensable, c'était une dépense de 800.000 francs qui eût obligé la Ville, soit à faire payer le gaz 24 centimes le mètre cube, en se réservant un bénéfice de 38.000 francs, soit à le fournir à 20 centimes le mètre cube ne se contentant d'un bénéfice de 14.000 francs.

Vingt centimes, c'était le prix désiré, mais cette fois, le déficit budgétaire allait nécessiter 6 centimes additionnels. Le principal des contributions allait être doublé.

Qui donc eût voulu prendre la responsabilité d'une telle aggravation de charges pour les commerçants, les petits propriétaires, etc. ?

Il n'y avait plus qu'à construire une usine, et c'est la solution qui fut adoptée.

Mais encore, fallait-il auparavant que la Ville fût autorisée à régir directement son service d'éclairage.

La chose n'alla point toute seule : des gens se prétendant bien informés

répétaient à qui voulait les entendre que la municipalité allait au-devant d'un échec inévitable.

En effet, depuis un certain temps, — cinq ans, croyons-nous — la jurisprudence du Conseil d'Etat considérait comme illégales ces sortes d'exploitations par les communes et plusieurs villes s'étaient vu refuser les autorisations qu'elles sollicitaient.

Il ne pouvait y avoir d'exception pour Elbeuf, d'autant plus que certaines personnalités plus ou moins influentes et plus ou moins intéressées dans la question s'entremettaient, à ce qu'on assurait, pour empêcher l'affaire d'aboutir.

Mais tous avaient compté sans l'activité et surtout sans la ténacité de l'honorable maire d'Elbeuf.

M. Mouchel est de ceux que rien n'arrête; s'il était de l'Académie, il ferait rayer du dictionnaire le mot « impossible ».

Comment s'y prit-il ? C'est ce que nous ne savons guère. Toujours est-il qu'après avoir remué sinon le ciel, domaine exclusif de M. le Premier Adjoint, du moins toute la terre, il parvint à faire revenir le Conseil d'Etat de son ancienne jurisprudence pour en créer une nouvelle dont la ville d'Elbeuf fut la première à profiter.

M. Mouchel a remporté bien des victoires municipales ou politiques; nous ne croyons pas qu'aucune lui fasse plus d'honneur ni lui ait causé plus de satisfaction que celle qui lui a permis de doter d'une usine à gaz modèle la ville qu'il administre avec tant de distinction.

Les choses, dès lors, marchèrent sans entraves. Les plans et devis avaient été préalablement dressés. Un emprunt de 750.000 francs fut réalisé. C'est à ce chiffre, en effet, qu'était évaluée la dépense; savoir: 650.000 francs pour construction de l'usine; 50.000 francs pour raccordements de canalisations et travaux divers, 50.000 francs pour aménagement du sol, achat de mobilier, outillage, chevaux, voitures, etc.

Et, nous l'avons dit déjà, les travaux ont été aussi rapidement conduits qu'admirablement exécutés.

Aujourd'hui, tout est terminé ou à peu près. Les Elbeuviens viennent visiter en foule l'Usine municipale — leur Usine — et ils en sont fiers.

A partir de demain 1er mars, le gaz municipal sera fourni à tous au prix de 20 centimes le mètre cube. Les sommes dues seront encaissées mensuellement et à domicile par un collecteur spécial.

Les abonnés ayant des compteurs à paiement préalable ne seront pas moins bien traités que les autres consommateurs. Chaque mois, il leur sera fait remise par l'encaisseur du quart de la somme trouvée dans l'appareil.

Enfin le prix du graissage du robinet est réduit de 25 centimes à 15 centimes. Mais nous espérons bien que ce n'est là qu'une mesure transitoire. Tôt ou tard, cette redevance supplémentaire sera supprimée : elle le serait déjà si, dans une mesure quelconque, nos administrateurs recherchaient la popularité.

D'ores et déjà, les consommateurs de gaz elbeuviens réaliseront, pour les 10 mois de cette année 1911, une économie de 50.000 francs. Ce n'est pas à dédaigner.

Quant au budget municipal, il ne se trouvera pas tant avantagé, au moins provisoirement. Cependant, il n'a aucun déficit à redouter. L'usine à gaz laissera, tous ses frais payés, même ceux d'intérêts et d'amortisse-

ment de l'emprunt, un bénéfice d'environ 38.000 fr., quelque peu supérieur à l'ancienne redevance.

Mais il est hors de doute que le développement de la consommation du gaz réserve pour l'avenir des disponibilités dont pourront profiter nos services municipaux et nos intéressantes œuvres de bienfaisance.

Nous ne terminerons point sans ajouter qu'à l'eau municipale et au gaz municipal, viendra se joindre, dès demain, 1er mars, l'électricité municipale aussi précédemment concédée et maintenant rachetée.

Et peut-être n'est-ce pas fini ! N'a-t-on pas déjà parlé de lait municipal ? Cela ne nous surprendrait pas, notre municipalité étant décidée à poursuivre la réalisation de son but : procurer à tous, aux ouvriers particulièrement, le maximum de bien-être qu'ils peuvent espérer obtenir dans l'état présent de la société.

LES DISPENSAIRES POUR NOURRISSONS EN ALLEMAGNE

L'établissement de Fürth en 1909.

On comprend de plus en plus en Allemagne la nécessité d'organiser sérieusement la protection de la première enfance, et il n'y a plus guère de villes qui n'aient consacré à ce domaine de l'activité sociale une partie de leur programme. Un moyen qui, à l'épreuve, s'est montré des plus efficaces dans la lutte contre la mortalité infantile est la création de dispensaires pour nourrissons, dispensaires qui, d'une part, en propageant des idées rationnelles sur l'alimentation et les soins à donner aux bébés, et en contrôlant systématiquement ces derniers, tendent à les protéger *directement,* et qui, d'autre part, sont de nature à améliorer indirectement le sort de ces enfants en distribuant aux mères indigentes des primes d'allaitement, du lait, des vivres.

L'organisation de ces dispensaires doit naturellement varier suivant la nature et le caractère des populations auxquelles ils s'adressent. Une grande ville exige d'autres institutions qu'une ville de moyenne importance, la campagne aussi en exige d'autres que la ville en général. Les méthodes bonnes pour une ville purement industrielle ne peuvent convenir à une cité dont la population est, en majorité, aisée. Les contrées où presque toutes les mères allaitent leurs enfants réclament un autre traitement que celles où l'allaitement naturel est devenu une rareté. La question d'argent, enfin joue ici un rôle prédominant, et il est naturel que les dispensaires de localités où l'on dépense dans ce but des milliers de marks aient une action plus puissante que ceux qui doivent se borner à des consultations médicales.

Les expériences faites en Allemagne — et aussi, d'ailleurs, dans le pays qui continue à donner l'exemple en matière de protection des nouveaux-nés, nous avons nommé la France, — durant le temps relativement assez court qui s'est écoulé depuis la création des premiers dispensaires pour nourrissons, montrent que les seuls dispensaires fréquentés *régulièrement* sont ceux qui attirent les *mères* à l'aide de primes et de secours. C'est triste à constater, mais tant que les femmes du peuple ne se décideront pas d'elles-mêmes, simplement par amour pour leurs enfants, à saisir l'occasion qui leur est offerte d'apprendre à mieux soigner leurs petits, ces secours et ces primes demeureront indispensables pour intéresser efficacement les populations à la lutte contre la mortalité infantile.

Pour savoir quelle voie doit suivre la direction d'un dispensaire, il

suffit d'étudier les causes auxquelles est due cette mortalité infantile qui atteint, hélas! un chiffre si élevé. Et l'on voit alors qu'il s'agit d'abord de répandre parmi les masses les principes de l'hygiène et de l'alimentation rationnelle des nourrissons, mais surtout d'amener, par les conseils et les instructions du médecin, *les mères à nourrir elles-mêmes leurs enfants, et cela le plus longtemps possible.* Ce n'est pas tout. Si la mère est réellement dans l'impossibilité de nourrir, si le bébé amené au dispensaire a commencé déjà à être allaité au biberon, il faut redoubler encore de conseils et d'instructions au sujet de ce mode d'allaitement qui, on le sait maintenant, expose l'enfant aux plus grands dangers. Il faut apprendre aux intéressés, et dans tous les détails, la façon de procéder à cet allaitement artificiel: quantités à donner, préparation du lait, nettoyage des biberons. Il faut notamment prévenir les innombrables préjugés, tous les avis (bien intentionnés mais radicalement faux) des « voisines et des grand'mères », si l'on ne veut pas que le nourrisson reçoive le matin du lait, à midi de la bouillie et, le soir, peut-être, du lait pur.

A cela se joint encore un contrôle fait par une inspectrice, chargée d'aller vérifier à domicile si les prescriptions du médecin sont observées et de donner des indications pratiques aux mères trop ignorantes pour pouvoir suivre ces prescriptions. Au cours de ces visites, l'inspectrice est plus à même que quiconque de constater les misères réelles et de les faire connaître au dispensaire, lequel accorde alors les secours (lait, aliments, etc.) nécessaires.

Tels sont les principes en vigueur au dispensaire municipal de la ville de Furth. Jusqu'au 1er décembre 1908, les consultations eurent lieu à l'ancienne usine à gaz, puis, à partir de cette date, dans un bâtiment spécial (Nathanstift), trois jours par semaine, le lundi et le vendredi de 4 à 5, et le mercredi de 6 à 7. Cette dernière consultation fut la plus suivie, les mères pouvant venir au dispensaire à la sortie des fabriques, donc sans perte de temps. Mais il est évident que, durant les mois d'hiver, cette consultation à une heure si tardive dût être supprimée.

Voici maintenant, d'après le rapport, comment fonctionne le dispensaire.

« En entrant dans la salle d'attente, les mères reçoivent la fiche de l'enfant et un jeton en métal portant un numéro d'appel. De là, elles passent, les unes après les autres, dans la salle de pesage, où des dames du « Frauenfüsorgeverein » (Société d'assistance féminine) procèdent aux pesées et les inscrivent sur la fiche. Enfin, la visite de l'enfant a lieu dans le cabinet de consultation médicale et en présence de l'inspectrice; on donne aux mères les conseils et les instructions nécessaires et on leur remet les primes d'allaitement auxquelles elles ont droit. Ces primes, qui ne sont accordées que lorsque le revenu n'excède pas 1.500 marks, sont de 5 marks à la fin des deux premiers mois d'allaitement, 5 autres marks au bout du mois suivant et 5 marks encore à la fin du quatrième mois. Les mères qui nourrissent au sein pendant ces quatre mois reçoivent donc en tout 15 marks. Afin de faire profiter des avantages de l'allaitement mixte les nourrissons dont les mères sont forcées d'aller travailler au dehors, ces primes sont accordées aussi aux femmes qui donnent le sein trois ou quatre fois par jour et ne font donner le biberon que deux fois durant leurs heures de travail. Si l'on constate que, immédiatement après la

naissance, la mère qui nourrit a particulièrement besoin de secours, l'inspectrice peut lui délivrer un bon contre lequel on lui fournit gratuitement, pendant trois ou quatre semaines, un litre de lait par jour.

« Il fut également distribué du lait, des spécialités alimentaires et des médicaments à beaucoup de mères indigentes (surtout à des filles-mères) élevant leurs enfants *au biberon*, et l'on a atténué ainsi bien des misères. Afin d'améliorer les résultats de l'allaitement mixte et de l'allaitement artificiel, on a fourni, au prix du lait ordinaire vendu au marché, du lait de « Rieden », irréprochable à tous les points de vue.

« En cas de maladie, les enfants ont, pour la plupart, été traités par le médecin de la famille. Quant aux troubles intestinaux et aux malaises causés par un mauvais régime, ils furent soignés par le dispensaire. Comme il ne s'agissait, dans ce dernier cas, que d'enfants dont les mères étaient indigentes, il n'y eut jamais, à ce sujet, de difficultés avec les médecins de la ville.

« Le dispensaire de Furth a été ouvert en juin 1908. L'année 1909 est donc sa première année entière d'existence. On eut recours à lui pour 596 nourrissons. Comme le nombre des naissances est d'environ 2.000 par an, on voit que le contrôle s'étend à près de 30 0/0 des enfants nés dans la ville. Ces 596 nourrissons furent l'objet de 4.648 consultations, soit, en moyenne, presque 8 consultations par enfant.

« Ces consultations se répartissent de la manière suivante:

Janvier, 283; février, 253; mars, 566; avril, 425; mai, 436; juin, 520; juillet, 419; août, 418; septembre, 336; octobre, 392; novembre, 304; décembre, 296.

« On constate donc une soudaine augmentation au début du printemps et une lente diminution à l'approche des froids.

« 327 nourrissons étaient du sexe masculin, 269 du sexe féminin, et l'on comptait parmi eux 499 enfants légitimes et 97 enfants naturels.

« Les chiffres suivants montrent la régularité et surtout la continuité du contrôle:

Enfants présentés 1 fois, 59, soit 10 0/0.
Enfants présentés 2 fois, 27, soit 4,5 0/0.
Enfants présentés 3 fois, 34, soit 5,7 0/0.
Enfants présentés plus de 3 fois, 476, soit 79,8 0/0.

Furent l'objet d'une observation d'une durée de:

1 mois, 194 enfants, soit 33 0/0; 2 mois, 78 enfants, soit 13 0/0; 3 mois, 147 enfants, soit 24,5 0/0; 4 mois, 84 enfants, soit 14 0/0; 5 mois, 43 enfants, soit 7 0/0; 6 mois, 29 enfants, soit 4,5 0/0; 7 mois, 6 enfants, soit 1 0/0; 8 mois, 10 enfants, soit 1,7 0/0; 9 mois et plus, 5 enfants, soit 9,8 0/0.

« Donc, plus de la moitié de ces nourrissons, *54 0/0*, furent contrôlés pendant plus de trois mois.

« Quant à l'âge des enfants lors de leur première présentation, on en comptait:

80, soit 13,5 0/0, âgés de moins de 1 mois.
353, soit 59 0/0, âgés de 1 mois.
66, soit 11 0/0, âgés de 2 mois.
20, soit 3,5 0/0, âgés de 3 mois.
77, soit 13 0/0, âgés de plus de trois mois.

« On voit qu'il a été satisfait dans une assez large mesure au desideratum

des médecins qui veulent que les enfants soient amenés le plus tôt possible au dispensaire, puisque 72,5 0/0 de ces nourrissons furent présentés dans les quatre premières semaines qui suivirent la naissance.

« Pour ce qui concerne le mode d'alimentation :

304 enfants, soit 51 0/0, étaient nourris exclusivement au sein.

59 enfants, soit 10 0/0, recevaient l'allaitement mixte.

164 enfants, soit 27,5 0/0, furent d'abord nourris au sein, puis au biberon.

69 enfants, soit 11,5 0/0 étaient nourris exclusivement au biberon.

L'augmentation de poids de ces enfants fut, en moyenne, de :

24 gr. 75 par jour pour les enfants nourris exclusivement au sein.

20 gr. 89 par jour pour les enfants recevant l'allaitement mixte.

16 gr. 90 par jour pour les enfants nourris au biberon.

« Ces chiffres montrent d'une façon éloquente la supériorité de l'allaitement naturel et de l'allaitement mixte sur l'allaitement artificiel.

« Reste la question de la mortalité. Sur les 596 nourrissons observés, il n'en mourut que 20, à savoir 6 enfants nourris au sein et 14 nourris au biberon. Les causes de la mort furent :

Pour 7 enfants, diarrhée.

Pour 4 enfants, catarrhe intestinal.

Pour 3 enfants, convulsions.

Pour 4 enfants, pneumonie.

Pour 2 enfants, tuberculose.

« On ne peut garantir l'exactitude des indications relatives à la cause de ces décès, ces indications provenant des familles et non des médecins traitants. Le nombre des décès est peut-être, aussi, inférieur à la réalité, l'inspectrice n'ayant pu s'informer de ce qu'étaient devenus certains des enfants présentés au dispensaire dans le cours de l'année. En tout cas, on voit que la mortalité de ces enfants fut *très faible et beaucoup moins élevée que le chiffre de la mortalité infantile dans la ville de Furth pour l'année 1909* (19,7 0/0).

« Nous estimons, dit le rapport, que cet heureux résultat est dû uniquement au fait que la plupart des nourrissons en question jouissaient des bienfaits de *l'allaitement maternel.*

« Nous sommes en droit de croire, continue le rapport, que le succès a couronné l'effort ininterrompu que nous avons fait durant un an et demi en vue de montrer aux mères les *avantages de l'allaitement naturel.* Si nous ne pouvons malheureusement appuyer cette opinion sur des données statistiques, nous avons constaté souvent, au cours de nos consultations, que, dans le peuple, on comprend de mieux en mieux la valeur de ce mode d'allaitement. Nous avons bien des fois, dans la salle d'attente et dans la salle de consultations, entendu des femmes qui présentaient des nourrissons florissants de santé, dire avec orgueil : « C'est qu'il est nourri au sein ! » Nous avons vu des mères qui élevaient leur enfant au biberon, prendre spontanément (après avoir eu largement occasion de comparer, au point de vue de la mine et du poids, leurs petits et ceux de ces autres femmes) la décision de nourrir aussi leur prochain bébé. Nos conseils relatifs à la *technique de l'allaitement* furent également bien accueillis. Tandis que, dans le premier semestre d'existence du dispensaire, 80 0/0 des enfants allaités recevaient le sein toutes les deux heures, 90 0/0 de ceux qui nous sont présentés maintenant ne le reçoivent que

toutes les trois heures. Alors qu'auparavant les mères prenaient presque chaque cri du nourrisson pour un signe de faim et s'empressaient de lui donner une nourriture plus forte, la plupart attendent maintenant la prochaine consultation pour demander l'avis du médecin. Nous avons pu ainsi décider bon nombre de mères qui voulaient sevrer, à continuer l'allaitement pendant des mois.

« Nombreuses étaient encore, en 1908, les mères qui, suivant l'usage traditionnel et les conseils des voisines, croyaient absolument nécessaire d'essuyer plusieurs fois par jour avec leur doigt la bouche du nourrisson. Nos insistances et nos explications ont réussi à faire à peu près disparaître cette mauvaise habitude.

« Ces succès, nous les devons surtout à la collaboration des sages-femmes, pour lesquelles fut organisé (en septembre 1908) par le directeur du dispensaire un cours d'un mois sur la puériculture moderne et l'alimentation de l'enfant, et qui furent invitées à répandre parmi leur clientèle les enseignements qu'elles avaient reçus.

« Le régime alimentaire des enfants élevés au biberon qui nous furent présentés était presque toujours mal compris. Les nourrissons recevaient des rations trop fréquentes (d'ordinaire toutes les deux heures), trop fortes, et de qualité inférieure. Aussi ces enfants étaient-ils tous pâles, maigres, presque toujours rachitiques; ils dormaient mal, souffraient de l'estomac. La plupart durent recevoir des soins médicaux et beaucoup d'entre eux furent envoyés à l'hôpital d'enfants. *Dans ce domaine, le dispensaire a encore devant lui un vaste champ d'action.* Nous essaierons, en nous adjoignant une seconde inspectrice, de faire surveiller à domicile la préparation du lait, et nous espérons remédier à bien des maux en fournissant directement, en bouteilles contenant juste une ration, du lait prêt à être consommé. Mais nous n'en sommes pas moins convaincus qu'il faudra encore des années de travail, et d'un travail de Sisyphe, avant qu'ait pénétré partout la notion de ce que doit être un allaitement artificiel véritablement rationnel. » (*Kommunale Praxis,* 8 octobre 1910.)

E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Dr HERMANN HASSE, *Jahrbuch für Sozialen Fortschritt und freiheitliche Weltanschwung (Reformers Yearbook. — Guide social),* Erster Jahrgang 1910-1911, 178 p. in-16, Leipzig, 2 Mk.

Almanach donnant des renseignements sur les organisations et sur les organes du mouvement social international et sur leurs principaux représentants. Une section (p. 86-91) est consacrée à la politique communale et à la question des logements. Publié sous les auspices de l'Institut international pour la diffusion des expériences sociales.

E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.

3e Année. N° 27 Juillet 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LA MUNICIPALISATION DU GAZ ET SES RÉSULTATS DANS LE ROYAUME-UNI

Par Julius West (Londres).

La lumière et la chaleur artificielles sont des nécessités dans toute communauté civilisée, et sont presque aussi importantes que l'alimentation. Il est curieux cependant qu'il se trouve des gens qui, prêts à s'indigner à la seule pensée que le gouvernement ou les autorités municipales ne doivent pas s'occuper du caractère ou de la qualité des denrées alimentaires mises en vente, dénient aux municipalités le droit de prendre en mains ce service si important. Bien que de la bonne fourniture d'un gaz de bonne qualité et vendu au juste prix dépende la prospérité industrielle d'une cité, beaucoup d'individus seraient contents que le gaz demeurât un monopole privé. Mais l'expérience de nombreuses villes britanniques a prouvé, ainsi que le montrera cet article, que la régie communale a eu pour résultat une diminution des prix, une amélioration dans la qualité, de plus hauts salaires pour les employés et d'une manière générale de plus grands avantages pour la collectivité.

I. — Généralités.

Quoique les municipalités où le service du gaz est en régie directe ne se trouvent pas réellement en concurrence les unes avec les autres ou avec des compagnies privées, leurs prix et leurs dépenses sont entièrement comparables, ce qui conduit à un examen rigoureux de leurs méthodes, lequel agit à peu près de la même façon que la concurrence entre compagnies, mais avec cette importante différence que, tandis que les consommateurs fournis par des compagnies ne peuvent, quand ils ont à s'en plaindre, que refuser de se servir du gaz, les consommateurs fournis par la ville ont le pouvoir, en pareil cas, de changer l'administration en agissant en conséquence lors des élections municipales. En Angleterre, lorsqu'on était très mécontent d'une compagnie, la municipalité n'avait généralement d'autre moyen que le rachat, procédé qui, en pratique et dans chaque cas, nécessitait l'acceptation des conditions de la compagnie. Ce fait ne devrait pas être oublié lorsqu'on rappelle les dépenses initiales.

Les particularités et les résultats de la régie communale du gaz dans le Royaume-Uni ne peuvent être compris facilement sans un exposé quelque peu détaillé des pouvoirs et des devoirs conférés et imposés aux municipalités par le Parlement, le Board of Trade (bureau du commerce) et le Local Governement Board (bureau du gouvernement local). Nous allons donc commencer par là, c'est-à-dire par examiner le statut légal de ces régies. Ici, la difficulté réside dans la complexité des dispositions légales et dans l'attitude peu sympathique du Parlement et du gouvernement. Aucun acte du Parlement n'a encore été voté dans le but spécial de donner aux municipalités le pouvoir d'établir ou d'acheter une usine à gaz; seules, deux clauses (que nous citerons plus loin) de la loi de 1875 sur la salubrité publique leur confèrent tous les pouvoirs généraux que le Parlement a accordés.

Le Board of Trade intervient dans la fourniture du gaz pour fixer des « échelles mobiles », c'est-à-dire un maximum de tarifs et de bénéfices. Si une entreprise de gaz rapporte plus que les bénéfices établis par la loi, la différence doit être employée à améliorer le service. Cette disposition, cependant, est quelque peu inopérante, car dès qu'une entreprise privée se trouve sur le point de réaliser un bénéfice supérieur au tant pour cent admis, rien ne peut l'empêcher de procéder au « Watering », à « l'arrosage », c'est-à-dire d'émettre de nouvelles actions réservées à ses actionnaires et portant intérêt proportionnellement à la somme pour laquelle ils ont déjà souscrit. On a eu fréquemment recours à cette forme de sur-capitalisation et c'est spécialement le cas pour les Compagnies londoniennes. Quant à la fixation d'un maximum de prix par le Board of Trade, elle est de peu d'importance, ce maximum étant si élevé qu'il concerne rarement une entreprise quelconque. En fait, on a senti depuis longtemps en Angleterre, et spécialement à Londres, que le contrôle du gouvernement sur les compagnies privées laisse tout à fait à désirer. Il n'existe plus, actuellement, pour toute la métropole, que cinq compagnies (elles étaient au nombre de vingt en 1855), dont seules les deux plus grandes, le *Gas Light et Coke C°* et la *South Metropolitan Gas C°*, sont d'une véritable importance, importance qu'elles ont acquise en absorbant un certain nombre de petites compagnies rivales. La *South Metropolitan Gas C°*, par exemple, n'a pas eu moins de vingt-deux actes spéciaux du Parlement pour la mettre à même de devenir ce qu'elle est aujourd'hui. Leur capital versé s'élève au total à 30 millions de livres sterling (1), sur lesquels il n'est payé

1. Une livre sterling = 25 francs.

qu'un intérêt de 5 0/0 ; mais ce dernier fait est, en grande partie, illusoire, pour la raison déjà indiquée.

Les différences dans le prix du gaz à Londres amenèrent, en 1899, la nomination, à la Chambre des Communes, d'une commission d'enquête chargée de faire un rapport sur la façon dont les Compagnies londoniennes avaient exercé les pouvoirs que le Parlement leur avait conférés. L'enquête prit la forme d'un procès de la *Gas Light and Coke C°*, et, après avoir examiné les dépositions et « donné leur juste valeur aux raisons présentées pour expliquer le prix supérieur qu'elle demandait de son gaz », la commission déclara dans son rapport : « Les affaires de la Compagnie n'ont pas été bien dirigées. Le but de l'échelle mobile était de donner aux consommateurs un intérêt spécial à une administration économique, en même temps que la gestion était laissée exclusivement aux mains de la Compagnie. Cela impliquait l'obligation pour la Compagnie d'administrer ses affaires avec les soins voulus, en prenant toutes les dispositions nécessaires. Votre commission est arrivée à cette conclusion que cela n'a pas été fait. Donc, l'intention du Parlement n'a pas été réalisée par la Compagnie ; et, ainsi, l'avantage des consommateurs, — avantage que l'on avait en vue en fixant, il y a près d'un quart de siècle, le prix régulateur, — n'a pas été obtenu. Votre commission pense qu'il est probable que, ces années passées, il y a eu d'inutiles dépenses de capital à la *Gas Light and Coke Company.* » Tel était le rapport d'une commission nommée par un gouvernement conservateur, et dont la plupart des membres étaient de toutes façons désireux d'empêcher la municipalisation et de perpétuer l'entreprise privée.

Les prix demandés à Londres sous le régime de la concurrence privée varient entre 2 shilling 9 pence (1) et 2 shilling les 1.000 pieds (2) cubes, le pouvoir éclairant ne dépassant jamais 16,48 bougies, tandis qu'à Manchester, par exemple, — ville où le gaz est en régie municipale, — les prix sont de 2 sh. 6 à 1 sh. 9, et le pouvoir éclairant, de 17,93 bougies. Et il est encore à noter que, à Manchester, le service du gaz a, en 1910, donné à la Ville un revenu net de 50.000 livres sterling, qui représente un véritable dégrèvement d'impôts.

Bien que les entreprises des Compagnies soient, en pratique, des monopoles, les intérêts du public ont été protégés jusqu'à un certain point par le Parlement, et les autorités locales ont un con-

1. Un shilling = 1 fr. 25 ; un penny (pluriel : pence) = 10 centimes.
2. Le pied = 0m30479.

sidérable pouvoir de contrôle. Elles peuvent nommer des inspecteurs pour vérifier le pouvoir éclairant et la qualité du gaz fourni, lequel doit être conforme à un type fixé. Les dispositions établies par la loi relativement à l'essai des gazomètres sont appliquées par les Conseils municipaux dans les communes de plus de 10.000 habitants et, dans les autres, par le Conseil du Comté. Le Gas Work Clauses Act de 1847 limite le bénéfice moyen annuel des Compagnies de gaz à 10 0/0 du capital versé, et d'autres dispositions ont été édictées à cet égard par des lois postérieures. Les Compagnies de gaz sont tenues, d'après l'article 35 du Gaz Work Clauses Act de 1871, d'envoyer tous les ans, à l'autorité locale du district qu'elles fournissent, un état de situation rédigé dans les formes prescrites par la loi. Des copies de cet état doivent être remises par la Compagnie, à quiconque en fait la demande, moyennant un prix qui ne peut dépasser un shilling.

Toute autorité locale propriétaire d'une usine à gaz est également obligée, par un acte du Parlement, de fournir chaque année un état de situation selon une forme prescrite. Ces comptes des usines à gaz tant privées que publiques sont publiés annuellement, sous le titre de « Returns relating to gasworks » (rapports sur les usines à gaz), par le Trade of Board, et c'est de cette publication que sont tirées la plupart des statistiques concernant la matière. Mais, comme ils ne contiennent aucun renseignement sur les salaires, ces rapports ne sont pas entièrement suffisants pour le but que nous nous proposons. De plus, ils ne sont pas officiellement résumés. Par contre, le « Municipal Year Book » publie un résumé qui facilite la comparaison. Nous reproduisons ci-contre le tableau donnant les chiffres pour l'Angleterre et le comté de Galles :

Ce tableau présente certains points intéressants à noter. Tout d'abord, on est heureux de constater la large rémunération du capital obtenue par les usines en régie directe. Cela provient, naturellement, de ce fait que le « *capital dû* » ne représente en aucune façon la valeur de capital de l'entreprise, comme c'est le cas dans les compagnies privées. En outre, les usines en régie directe, avec des recettes et des dépenses inférieures de plus de moitié à celles des compagnies, arrivent à plus de la moitié des chiffres de celles-ci pour ce qui est de la longueur des conduites, du nombre des consommateurs et du nombre des lampes, et, avec cela, vendent leur gaz à un prix notablement inférieur.

En Ecosse, il existe 54 autorités locales possédant des usines à gaz, et seulement 5 Compagnies privées. Cela n'est certainement

	AUTORITÉS LOCALES			COMPAGNIES		
	1909-10	1908-09	Augmentation ou diminution	1909	1908	Augmentation ou diminution
Nombre des usines......	224	223	+ 1	485	484	+ 1
	Livr. sterl.	Livr. sterl.	Livr. sterl.	Livres sterl.	Livr. sterl.	Livr. sterl.
Capital dû ...	23.827.048	23.920.602	— 93.544	88.219.977	87.394.521	+ 825.406
Recettes	8 017.444	8.002.880	+ 14.564	19.423.548	19.485.445	— 61.897
Dépenses	5.818.824	5.976.790	— 157 966	14.699.593	15.063.500	— 363.907
Coefficient d'exploitation........	0/0 72,57	0/0 74,68	0/0 — 2,11	0/0 75,67	0/0 77,30	0/0 — 1,63
	Livr. sterl.	Livr. sterl.	Livr. sterl.	Livres sterl.	Livr. sterl	Livr. sterl.
Revenu net .	2.198.620	2.026.090	+ 172.530	4.723.955	4.421.945	+ 302.010
Taux de rémunération du capital	0/0 9,25	0/0 8,50	0/0 — 0,75	0/0 5 3/8	0/0 5 1/8	0/0 + 1/4
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Charbon brûlé	4 543.253	4.550.736	— 7.483	8.990.210	9.098.374	— 108.164
	Mille pieds cub.	Mille pieds cub.	Mille pieds cub.	Mille pieds cubes	Mille pieds cub.	Mille pieds cub.
Gaz vendu....	50.379.842	49.681.655	+ 698.187	109.947.706	106.950.489	+ 2.997.217
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Longueur des conduites ..	11.025	10.822	+ 203	20.521	20.038	+ 483
Consommateurs.	1.879.988	1.820.951	+ 59.037	3.472.755	3.305.795	+ 166.960
Becs publics..	241 477	234.476	+ 7.001	357.408	355.807	+ 1.601
Prix moyen approximatif par 1.000 pieds cubes.	2 sh. 5 1/4 p.	2 sh. 6 p.	— 0 sh. 0 1/4 p.	2 sh. 9 p.	2 sh. 10 p.	— 0 sh. 1 p.

pas dû à l'influence de la doctrine collectiviste, car l'Ecosse fait le désespoir des socialistes. C'est très probablement une conséquence du caractère même de l'Ecossais qui, comme on le sait, ne dépense pas, sans nécessité, six pences. Ici encore, ce sont les usines en régie directe qui offrent au consommateur les conditions les plus favorables, car elles ne demandent (1909-10) que 2 sh. 5 3/4 p. les 1.000 pieds, tandis que le prix des compagnies est de 2 sh. 9 3/4 p.

En Irlande, nous trouvons 15 usines en régie contre 11 compagnies privées; et, ici, la comparaison est de nouveau au désavantage de ces dernières, car tandis que les usines en régie font payer les 100 pieds 2 sh. 5 p., les compagnies demandent en moyenne 3 sh. 7 p.!

Enfin, si nous prenons le Royaume-Uni dans son ensemble, nous voyons que le prix moyen par 1.000 pieds cubes est de 2 sh. 5 3/4 pence dans les usines en régie et de 2 sh. 9 1/4 p. pour les compagnies. Et tous les arguments dont on pourrait faire usage pour montrer que ces chiffres sont illusoires en ce qui concerne les usines

municipales, seront difficilement pris en considération par le consommateur, par celui qui paye les factures de gaz !

II. — Historique de quelques régies de gaz.

L'emploi du gaz pour l'éclairage public commença vers 1900, mais pendant soixante-dix ans, ce service fut, presque sans exception, entre les mains de compagnies. Le droit d'établir des conduites souterraines dans les rues est acquis par la compagnie soit grâce à un acte particulier du Parlement, soit grâce à une concession de l'autorité locale.

Les compagnies anglaises de gaz existent donc en vertu d'actes spéciaux du Parlement, actes qui ne peuvent prendre fin que sur le désir des compagnies ou par le vote d'autres actes du Parlement. Elles ont, en pratique, un monopole, puisque la concurrence a été peu à peu éliminée depuis 1850 environ. Auparavant, les diverses compagnies se faisaient une concurrence acharnée qui avait pour résultat de faire continuellement baisser les prix et de mettre en danger la vie et les biens des consommateurs.

La première entreprise publique de gaz fut, dans le Royaume-Uni, celle de Manchester. Dès 1824, les « Police Commissioners » (commissaires de police) de Manchester entreprenaient eux-mêmes la première usine à gaz, laquelle fut transférée en 1843, par un acte particulier du Parlement, à la « Corporation » (municipalité) de Manchester.

Dès 1817, des conduites de gaz avaient été placées dans les rues de Birmingham et, en 1819, la constitution de la *Birmingham Gas Light and Coke Company* était autorisée par un acte du Parlement. Il est évident que, à cette époque déjà lointaine, les compagnies ne possédaient pas encore, en pratique, un véritable monopole, car, en 1825, le Parlement autorisait la création d'une autre compagnie, en se fondant principalement sur ce fait que la ville était éclairée d'une manière peu satisfaisante. Ces deux compagnies s'enrichirent excessivement, et ne cessèrent d'augmenter leur capital et d'étendre le champ de leurs opérations.

M. Joseph Chamberlain, le grand politicien conservateur, a toujours été éminemment associé à la vie publique de sa ville natale, Birmingham. En 1874 (c'est-à-dire dans sa période de radicalisme), alors qu'il était maire de la ville, il proposa au Conseil municipal la municipalisation de la fourniture du gaz et demanda que des négociations fussent engagées à ce sujet avec les compagnies. Il donnait, dans son discours, les raisons suivantes, que nous prendrons la liberté de citer assez longuement, car ces arguments

sont aussi solides aujourd'hui qu'ils l'étaient alors. « Tous les monopoles soutenus d'une manière quelconque par l'Etat devraient être entre les mains des représentants du peuple, par lequel ils devraient être administrés et auquel leurs bénéfices devraient revenir. Les devoirs et les responsabilités de l'autorité locale devraient être accrus de façon à faire de celle-ci un véritable Parlement local, souverain dans sa juridiction. Les dépenses pour les travaux d'utilité publique qui ont été ou auraient dû être entrepris, tels que le pavage des rues, l'établissement d'égouts et l'amélioration des conditions sanitaires, étaient très grandes et le Conseil a été obligé de renoncer à plusieurs projets nécessaires pour protéger la santé de la ville, parce qu'on ne pouvait trouver de l'argent pour les exécuter. S'il fallait recourir à l'impôt pour faire les frais de toutes les améliorations dont le besoin se fait vivement sentir, la charge deviendrait intolérable. Le rachat des usines à gaz et le transfert des bénéfices des actionnaires à la caisse de la Ville allégeraient cette charge et mettraient la Ville à même de procéder à ces améliorations nécessaires. La réunion des deux entreprises permettrait bien des économies, telles que le remplacement du double réseau de conduites par un seul, la réduction des frais administratifs et des tarifs. De plus, la Ville aurait alors la juridiction complète des rues. » M. Chamberlain assurait au Conseil que des négociations préliminaires avaient eu lieu avec les deux compagnies et que celles-ci étaient disposées à vendre leurs entreprises si l'on pouvait arriver à un arrangement satisfaisant. La résolution fut votée par 54 voix contre 2. Le capital d'établissement des deux compagnies réunies s'élevait à 965.361 livres sterling, sur lesquelles la Ville versa comptant 509.701 livres, en s'engageant à payer à perpétuité une annuité de 58.290 livres, ce qui, capitalisé à 4 0/0, représenterait un capital total de près de 2 millions de livres. Aujourd'hui, la Ville réalise, chaque année, un bénéfice net de 55.000 livres sterling (1.375.000 francs).

III. — Les Pouvoirs des autorités locales.

Nous arrivons maintenant à la partie la plus difficile, parce que la plus technique et la plus aride de notre sujet, à savoir celle qui concerne les pouvoirs des municipalités, l'autorité qui leur est accordée par le Parlement, les obligations qui leur sont imposées, et d'une manière générale l'attitude du pouvoir central à leur égard. Celui-ci, nous pouvons le dire tout de suite, est nettement opposé — ou a été opposé — à la municipalisation sous toutes ses formes (1).

1. Bon nombre des détails que l'on va lire ont été extraits de l'excellent mé-

Le Board of Trade n'est pas directement mêlé à la politique du Parlement pour ce qui concerne la fourniture du gaz par les autorités locales, sinon en ce sens qu'il peut trancher les questions soulevées par les demandes de décrets provisoires adressées au Parlement par les compagnies ou des individus soumis au Gas and Water Works Facilities Act de 1870.

D'après l'article 161 du Public Health Act de 1875, une municipalité peut :

1° Conclure un contrat avec une personne quelconque pour la fourniture du gaz et d'autres moyens d'éclairage des rues et bâtiments publics, et « fournir les lampes, lampadaires et autres appareils et matériel qu'elle juge nécessaires pour cet éclairage » ;

2° Fournir le gaz dans son district ou dans une partie de son district non encore desservie par une compagnie autorisée ;

3° Obtenir du Local Government Board un décret provisoire rendu en application du Gaz and Water Works Facilities Act de 1870, pour autoriser l'entreprise.

D'après l'article 162 du même acte, l'autorité locale peut, avec le consentement du Local Government Board, et en vue de fournir le gaz dans son district, racheter par contrat l'entreprise d'une compagnie de gaz non autorisée.

Par conséquent, une autorité locale ne peut, si ce n'est avec la sanction immédiate du Parlement (au moyen d'un acte spécial) :

1° Fournir du gaz en dehors de son district;

2° Faire concurrence à une entreprise existante établie par la loi.

En Ecosse, une autorité locale peut fournir du gaz conformément aux dispositions du Burghs Gaz Supply Act de 1876, mais elle ne peut :

1° Faire concurrence à une entreprise existante établie par la loi; 2° ni avec une entreprise existante et non établie par la loi, excepté lorsque la compagnie refuse de vendre son entreprise.

Mais elle peut fournir le gaz dans tous les districts qui, contigus à la commune, ne se trouvent pas dans le ressort d'une autre entreprise autorisée.

En Irlande, le Public Health (Irland) Act de 1878 donne aux municipalités et à l'Irish Local Government Board des pouvoirs similaires à ceux que possèdent en Angleterre les municipalités et le Local Government Board.

moire présenté par Sir Courtenay Boyle, alors secrétaire permanent du Board of Trade, à une commission royale chargée en 1900 d'examiner l'ensemble de la question.

Il faut remarquer que peu d'entreprises de gaz ont été créées par les autorités locales elles-mêmes, et que les demandes adressées au Parlement ont d'ordinaire pour but la sanction du rachat, forcé ou à l'amiable, d'entreprises existantes. Dans beaucoup de cas, la Compagnie existante fournit déjà du gaz en dehors du district de l'autorité rachetante, et lorsqu'il en est ainsi, le transfert de l'entreprise implique la continuation de la fourniture dans les districts extérieurs.

C'est pourquoi quelques-unes seulement des petites autorités locales ont mis à profit les dispositions de la loi générale. La plupart ont reçu leurs pouvoirs par des actes spéciaux, et beaucoup ont obtenu aussi le droit de fournir du gaz en dehors de leur district.

Les clauses suivantes, extraites du Morecamble Urban District Gas Bill de 1900, sont citées par Sir Courteny Boyle comme un exemple typique des pouvoirs habituellement conférés par le Parlement.

1° En ce qui concerne la fabrication et la vente du gaz, et des sous-produits :

« En se conformant aux dispositions du présent acte, le Conseil sur le territoire duquel des usines à gaz ont été construites selon la première annexe de cet acte, peut maintenir, modifier, améliorer, agrandir, étendre, renouveler ou supprimer ces usines durant la période qui leur est reconnue par cet acte. Il peut aussi construire, établir, fournir, maintenir, modifier, améliorer, agrandir, étendre, renouveler ou supprimer des usines de renfort et autres ainsi que les cornues, gazomètres, condensateurs, aspirateurs, épurateurs, réservoirs, récipients, tranchées, égoûts, conduites, tuyaux, compteurs, lanternes, lampadaires, becs, robinets d'arrêts, machines et autres appareils. Il peut faire tout ce qu'il estime convenable pour la fabrication et la fourniture du gaz dans les limites de cet acte, et peut par conséquent fabriquer et fournir du gaz, produire, manipuler, vendre, fournir coke, goudron, asphalte, ammoniaque et tous autres produits ou résidus des matériaux employés pour la fabrication du gaz ou résultant de cette fabrication. »

2° En ce qui concerne le commerce des compteurs, etc. :

« Le Conseil peut acheter, fournir, vendre, louer, etc., et établir, modifier, réparer, déplacer et replacer, *mais n'a pas le droit de fabriquer* compteurs, machines, grilles, tuyaux, et autres appareils et articles, pour l'éclairage, pour la force motrice, pour le chauffage et la ventilation des bâtiments, pour la cuisine et pour

tous les autres buts en vue desquels le gaz peut être employé. Il peut procurer tous les matériaux, faire tous les ouvrages nécessaires ou convenant aux buts indiqués ci-dessus, demander et recevoir pour cela une rémunération en argent, des loyers et des prix, et poser des conditions pour la vente, la fourniture, l'établissement, la pose, la modification, la réparation ou la repose des compteurs, machines, grilles, tuyaux et autres appareils et articles énumérés ci-dessus. »

Cette clause interdit expressément la fabrication des compteurs et autres appareils, mais beaucoup d'autorités locales ont, de par des actes spéciaux, le pouvoir de fabriquer ces objets, l'interdiction en question étant de date récente.

Les actes fixent aussi, d'ordinaire, le prix maximum que l'autorité locale peut demander pour le gaz, et prescrit le pouvoir éclairant que doit toujours avoir ce dernier.

L'autorité locale est tenue de rembourser, dans une période de temps spécifiée et qui est habituellement de 40 à 60 ans, les emprunts effectués pour l'entreprise du gaz.

Quand pouvoir est donné à l'autorité locale de fournir du gaz en dehors de son district, des prix différentiels sont fréquemment admis; mais, quelquefois, l'autorité extérieure peut résister avec succès aux efforts faits pour obtenir ce pouvoir.

La clause suivante est ordinairement insérée dans les « bills » qui donnent à une autorité locale le pouvoir de fournir en dehors de son district, afin de mettre l'autorité extérieure à même de racheter la partie de l'entreprise située sur son territoire:

« Si, à une époque quelconque après l'adoption de cet acte, une autorité locale dont le district est en dehors du district du conseil, mais qui, pour tout ou partie de son district, est fournie de gaz par le conseil, donne au moins six mois d'avance avis par écrit au conseil de son désir de racheter la partie de l'entreprise située dans son district à elle; si elle obtient pour ce rachat le consentement du Local Government Board, et si elle s'adresse au Parlement ou au Local Government Board pour obtenir le pouvoir de racheter cette partie de l'entreprise du conseil (excepté les conduites et tuyaux ou autres appareils nécessaires pour fournir de gaz d'autres districts où la fourniture du gaz est faite par le conseil) et de fournir elle-même le gaz sur son territoire, il ne sera pas légal que le conseil s'oppose à cette demande (excepté pour ce qui concerne les détails de celle-ci) ; et si ces pouvoirs de racheter et de fournir sont accordés à cette autorité locale, le conseil doit lui vendre et elle doit acheter la partie de l'entreprise (sauf les

réserves ci-dessus) située dans son district, à un prix total et dans des conditions qui, à défaut d'entente amiable, seront fixées par arbitrage conformément aux dispositions des Lands Clauses Acts. Tout rachat de ce genre doit être regardé comme étant un des objets du Public Health Act de 1875, excepté lorsqu'il peut y être pourvu d'autre façon par le Parlement. Le conseil doit appliquer à toute vente de ce genre les procédés en usage pour les ventes de terres faites conformément à cet acte. Le rachat une fois effectué, toutes les obligations cesseront pour le conseil de fournir du gaz dans le district de l'autorité locale rachetante. »

A propos des clauses ci-dessus, il est intéressant de noter que le nombre des autorités locales ayant reçu le pouvoir de fournir du gaz en dehors de leur propre district ne s'élève pas à moins de cent.

La politique générale du Parlement en ce qui concerne les « bills » pour l'acquisition obligatoire d'entreprises de gaz par des autorités locales paraît se résumer en ces quatre points :

1° Contraindre à la vente une compagnie non autorisée s'il est établi qu'elle a mal administré ou qu'elle s'est mal acquittée de la fourniture du gaz ;

2° Quand ces allégations ne peuvent être prouvées, refuser de donner à l'autorité locale le pouvoir coercitif de racheter ; mais, dans certains cas où il existait un très fort courant d'opinion, des comités ont amené la compagnie, en exerçant sur elle une pression, à vendre à des conditions très favorables ;

3° Dans le cas d'une compagnie autorisée, refuser le rachat obligatoire ;

4° Dans aucun cas, ne permettre à une autorité locale de faire concurrence à une entreprise de gaz existante.

IV. — L'exemple de Glasgow.

Avant de passer à l'examen du côté financier et économique de la question, décrivons brièvement le cas de Glasgow, sous tous ses aspects. Sans cela, tout article sur ce sujet serait incomplet.

Glasgow fournit un magnifique exemple d'immenses entreprises gérées avec succès par une municipalité. Une courte description de sa grande entreprise de gaz et quelques détails sur son administration contribueront mieux à nous convaincre de l'utilité de la régie directe que le simple et monotone exposé de statistiques parfois à peine comparables.

Il existe à Glasgow cinq usines à gaz : Tradestone, Dawsholm, Dalmarnock et Provan. L'usine de Tradestone, placée au centre

du populeux arrondissement situé au sud de la Clyde, dessert toute cette partie de Glasgow. Elle a une superficie de 15 1/2 acres (1). Le charbon, amené dans les dépôts au moyen d'un vaste système de voies de chargement et de déchargement, y est disposé en tas d'une façon commode. Les salles des cornues sont à angle droit par rapport aux dépôts de charbon et comprennent quatre rangées parallèles contenant 640 bouches de four. Après avoir passé par la cornue, le coke tombe à l'étage inférieur de la salle des cornues, d'où il est emmené au moyen de wagonnets sur voie étroite et à traction à vapeur. Au rez-de-chaussée se trouvent 16 épurateurs. On ne se sert que de chaux pour l'épuration. La chaux employée est amenée d'Irlande sous forme de pierre à chaux, et est calcinée à l'usine même. L'usine a quatre gazomètres d'une capacité totale de plus de *sept millions* de pieds cubes!

Laissant de côté l'usine de Dalmarnock, en voie de reconstruction, nous ne noterons, à propos de celle de Dawsholm, qu'un fait, à savoir qu'elle peut produire plus de *vingt millions* de pieds cubes par jour! Mais c'est à Provan que la municipalité de Glasgow montre le mieux ce dont elle est capable en ce sens. Inutile d'entrer dans des détails au sujet de cette usine, car elle n'est pas entièrement terminée. Disons seulement que sa production journalière sera de *quarante-huit millions* de pieds cubes, et que cette entreprise gigantesque occupera une superficie de cent vingt-trois acres. Et elle n'est pas digne d'admiration seulement à cause de son étendue: à côté de l'usine ont été construites des maisons pour les ouvriers, avec tout ce qui peut contribuer au confort et à la commodité (salles de lecture, salles de bain, etc.).

Le système de conduites, d'une longueur de 900 milles, se compose de tuyaux en fonte, d'un diamètre maximum de 12 centimètres.

Avant 1869, la fourniture du gaz à Glasgow était aux mains de deux compagnies concurrentes, la *Glasgow Gas Light Company* et la *City and Suburban Gas Company.* A cette date, la municipalité demanda au Parlement le pouvoir de racheter les entreprises des compagnies et l'autorisation pour celles-ci de vendre leurs entreprises, ce qui fut approuvé. Les entreprises furent donc remises à la municipalité qui, en échange, assuma tous les engagements et obligations des compagnies et, dans un délai de six mois à partir de l'acte d'autorisation, soumit aux Inland Revenue Commissioners un état de ces engagements, timbré *ad valorem.* Le capi-

1. Un acre = 40 ares 4671.
2. Le mille : 1.609m3.

tal-actions des Compagnies se montait à 300.000 £ en actions à 10 0/0 et 115.000 £ en actions à 7 1/2 0/0. Il y avait aussi une hypothèque de 119.265 £. La municipalité reprit le tout, en donnant aux actionnaires par 100 £ d'actions à 10 0/0 des annuités de 9 0/0. Au total, la municipalité a dépensé jusqu'ici 3.890.044 £ pour le rachat des entreprises de ces compagnies et pour la construction de la grande usine de Provan, ainsi que pour l'extension des usines et du réseau de conduites existants, extension nécessaire pour faire face à la consommation sans cesse croissante. Les annuités mentionnées ci-dessus sont perpétuelles et ne peuvent être obtenues qu'en Bourse. Le territoire desservi par les usines a une longueur de 16 milles de l'est à l'ouest et de 12 milles du nord au sud. Le nombre des consommateurs est de plus de 250.000.

L'administration de l'entreprise du gaz est confiée à une commission du conseil municipal comprenant quatre sous-commissions : finances, travaux, comptabilité, contrats. Les sous-commissions se réunissent deux fois par mois, et tiennent des séances spéciales en cas de nécessité ; elles rendent compte de leurs séances à la commission, qui se réunit une fois par mois et qui, finalement, soumet ses rapports à l'approbation du conseil. Les commissions sont aidées dans la direction de l'entreprise par l'ingénieur et le trésorier, qui assistent à leurs séances, présentent des rapports et donnent des avis. L'ingénieur doit particulièrement surveiller la fabrication et la distribution du gaz, et il est secondé en cela par le directeur de chaque usine ainsi que par les deux chefs d'atelier. Le principal fonctionnaire pour les finances est le trésorier qui, comme l'ingénieur, assiste à toutes les séances des commissions et du conseil et donne des avis aux commissions sur toutes les questions relatives aux finances et à la gestion des services. Le prix du gaz est fixé de telle sorte que le revenu arrive, aussi approximativement que possible, à couvrir les frais d'exploitation, la dépréciation des usines et du matériel, l'intérêt des emprunts et la contribution au fonds d'amortissement pour le rachat de la dette de l'entreprise. Tout excédent ou déficit est reporté à l'exercice suivant. Les prix actuels sont, par 1000 pieds, de 2 sh. 1 p. pour le gaz d'éclairage et de 1 sh. 9 p. pour le gaz pour moteurs. La location des compteurs est gratuite et il n'y a pas de prix différentiels au bénéfice de la ville. Les appointements de l'ingénieur sont de 1.000 £ par an, ceux du trésorier de 650 livres, et ceux des chefs d'atelier de 400 à 540 livres. Le nombre total des employés salariés est d'environ 300. On compte environ 500 ouvriers dont le salaire varie de 17 à 70 sh. par semaine pour une moyenne hebdo-

madaire de 50 heures de travail, et plus de 2.000 sont occupés et payés à l'heure à raison de 18 à 56 heures par semaine et moyennant un salaire maximum de 10 1/2 pence l'heure. Le conseil entretient un fonds de bienfaisance d'environ 40.000 £, placé dans l'entreprise, sur lequel des dons sont faits aux veuves et aux parents de vieux employés. Telle est l'entreprise de gaz de la « City and Royal Burgh of Glasgow », entreprise qui prouve, mieux que tout autre argument, qu'un service municipal du gaz peut être géré de façon à « payer » dans tous les sens du terme : de façon à payer non seulement l'intérêt des emprunts, mais ces emprunts eux-mêmes, à payer des salaires modèles et à agir en employeur modèle, à fournir du gaz au plus bas prix et, en outre, à réaliser un profit pour la collectivité. Glasgow fut, parmi les villes du Royaume-Uni, une des premières à découvrir les bienfaits de la régie directe et, avec les aptitudes commerciales si caractéristiques de l'Ecossais, elle a récolté des succès partout où elle a semé et elle est devenue, pour le Royaume-Uni, la Mecque des municipalisateurs. Si l'entreprise de gaz de Glasgow appartenait à une compagnie privée, le bénéfice net s'élèverait, en comptant d'une façon modérée, à 10 0/0. Mais Glasgow préfère, et avec sagesse, rembourser sa dette de capital. Tels sont les fruits d'une saine administration. Ajoutons que l'entreprise d'électricité (valeur du capital initial : 1.400.000 £) est également entre les mains de la ville dont les bénéfices vont augmentant d'année en année.

V. — Considérations financières.

Nous avons déjà donné un tableau statistique extrait des Rapports annuels au Parlement et concernant toutes les entreprises de gaz autorisées d'Angleterre et du comté de Galles. Si nous prenons le Royaume-Uni dans son ensemble, nous trouvons quelques points extrêmement intéressants à signaler. Il existe, d'après le dernier rapport (1909-10), 50 compagnies contre 293 autorités locales possédant des entreprises de gaz. Le capital-actions et le capital-obligations des compagnies s'élève au total à 108 millions de livres sterling, tandis que le montant autorisé des emprunts et la valeur capitalisée des annuités des autorités locales est de 46.500.000 livres. Les recettes sont respectivement de 19.951.759 et 10.398.263 livres sterling, et les dépenses de 15.097.658 et 7.710.995 livres sterling ; c'est-à-dire que, avec un capital beaucoup plus petit, les autorités locales réalisent un profit relativement beaucoup plus grand, qui leur laisse un bénéfice net de 717.037 livres sterling, après paiement de 1.970.241 livres sterling pour

l'intérêt des emprunts, les annuités et les autres articles de compte existant dans le cas des régies, toute comparaison avec les compagnies étant naturellement impossible ici. Intéressante aussi est la statistique suivante :

	Compagnies	Autorités locales
Tonnes de charbon brûlé...........	9.175.532	6.049.788
Nombre de mille pieds cubes de gaz fabriqué	122.930.431	70.616.963
Nombre de mille pieds cubes de gaz vendu	112.334.153	65.352.790
Longueur des conduites (en mille)..	21.473	13.737
Nombre de consommateurs..........	3.573.796	2.590.270
Nombre de becs publics............	369.882	343.021

Il est à noter que, relativement au capital d'établissement, la quantité de charbon brûlé, la longueur des conduites et le nombre des consommateurs sont visiblement plus grands dans les entreprises en régie directe. En d'autres termes, le public obtient pour son argent de meilleurs résultats. Bien que le nombre des entreprises tant publiques que privées augmente toujours, l'augmentation est nettement plus forte chez les premières; il ne se fonde guère, en effet, chaque année que deux ou trois compagnies privées nouvelles, tandis qu'en 1907-08 (une année exceptionnelle, il est vrai), on a vu naître 15 nouvelles entreprises publiques.

Une difficulté technique en ce qui concerne la comparaison entre les finances des régies municipales du gaz et celles des entreprises privées, réside dans ce fait que les premières fournissent assez fréquemment du gaz aux services municipaux soit à des prix réduits, soit même gratuitement, et cela sans être créditées de la totalité ou de la valeur différentielle du gaz ainsi consommé. A Birmingham, par exemple, le gaz est fourni aux services publics moyennant 1 sh. les 1.000 pieds cubes. Glasgow éclaire gratuitement ses horloges publiques. Leicester se fait un rabais de 2 pence par mille pieds cubes sur le prix le plus bas que payent les consommateurs ordinaires. Naturellement, les compagnies privées ne fournissent jamais de gaz gratuit, excepté peut-être, parfois, à des fonctionnaires résidant à l'usine, ou sous forme de rabais accordé à leurs propres employés.

La commission royale de 1900 dont nous avons déjà parlé, bien que peu sympathique à la régie directe, ne pouvait cependant que se rendre à l'évidence, tout en restant dans une réserve pleine de dignité. « En 1899, disait-elle, les recettes moyennes par 1.000

pieds cubes de gaz vendu étaient de 3 sh. 4 p. pour les autorités locales et de 3 sh. 6 p. pour les Compagnies. Cela indiquerait que, généralement, le prix demandé au consommateur était plus élevé chez ces dernières que chez les autorités locales, mais, en faisant cette comparaison, il ne faut pas oublier que les districts desservis par les autorités locales sont aussi les plus populeux et, par conséquent, les plus rémunérateurs. »

La comparaison entre finances municipales et finances privées est toujours un difficile problème ; nous discuterons plus loin cette question en examinant les objections que l'on fait d'ordinaire à la façon dont est tenue la comptabilité municipale.

VI. — Quelques comparaisons relatives aux conditions du travail.

Il est regrettable que, en ce qui concerne les salaires des employés des municipalités et des compagnies privées, il n'y ait pas de statistiques comparées dignes de confiance. D'une façon générale, il n'est pas douteux que, en Angleterre, les salaires payés par les municipalités soient, par heure, légèrement plus élevés que ceux que payent les entreprises privées. Mais il faut dire que les municipalités ont une tendance à se montrer plus exigeantes dans le choix de leurs employés ; elles veulent des individus vigoureux et sérieux qui, normalement, gagneraient toujours des salaires supérieurs à la moyenne. D'autre part, les conditions du travail dans les services municipaux sont nettement plus favorables, spécialement pour les ouvriers non qualifiés. Le directeur d'une entreprise municipale hésitera à employer un grand nombre d'hommes pendant quelques heures à une besogne d'occasion, telle que le déchargement d'un train de marchandises, et à les renvoyer ensuite. D'ailleurs, les municipalités les plus avancées prennent des mesures pour occuper autant que possible le même nombre d'employés durant toute l'année, de façon à diminuer le mal du chômage périodique. En fait, toutes les municipalités qui occupent des ouvriers en assez grand nombre payent au moins le tarif des Trade-Unions, et il y a peu de municipalités qui emploieraient une main-d'œuvre, même la plus malhabile, à un salaire inférieur au « minimum d'existence » qui, dans le comté de Londres, est évalué par le Conseil du Comté à 23 sh. par semaine pour les hommes. En outre, on reconnaît généralement que les employés municipaux ont l'avantage de journées de travail moins longues et de plus longs congés, ces derniers étant souvent de deux semai-

nes par an non compris le Vendredi-Saint, Pâques, Noël et les quatre autres jours de l'année où les banques ferment.

Le Board of Trade a récemment publié les résultats d'une série d'enquêtes sur les salaires et les heures de travail des ouvriers du Royaume-Uni. Un de ces rapports donne une statistique concernant les « Public Utility Services », services au nombre desquels figure le gaz. Bien que, malheureusement, on n'ait fait aucune distinction entre les entreprises publiques et les entreprises privées, certaines généralisations deviennent possibles si l'on compare Londres et l'Ecosse. Ainsi que nous l'avons vu, toute l'industrie du gaz en Ecosse est, pratiquement, entre les mains des municipalités, tandis qu'à Londres trois Compagnies privées possèdent un monopole. De plus, une enquête générale faite en 1905 sur la situation de la classe ouvrière du Royaume-Uni a montré que les salaires, dans les chefs-lieux de l'Ecosse, étaient le 83 0/0 des salaires de Londres dans les principales industries. Nous avons donc des données qui nous permettent de comparer bien exactement les conditions du travail dans les entreprises publiques et privées. Nous trouvons tout d'abord que les salaires des ouvriers employés par les principales municipalités d'Ecosse ayant des usines à gaz sont le 85 0/0 des salaires de Londres. Donc, ici, une avance de 2 0/0 — différence évidemment trop faible pour compromettre l'équilibre financier des entreprises. Mais, si l'on examine les chiffres de plus près, la comparaison est plus nettement à l'avantage des régies. Nous constatons, en effet, que le salaire moyen de tous les ouvriers employés à Londres dans toutes les branches de l'industrie, dans une semaine d'hiver (c'est-à-dire quand les usines à gaz ont le plus à faire), était de 35 sh. 1 p., tandis que, s'ils avaient travaillé à temps complet, le chiffre aurait été de 37 sh. En d'autres termes, en général, ils n'ont pas travaillé à temps complet, fait qui indique une forte proportion de chômage en été. Maintenant, revenons aux principales municipalités d'Ecosse. Nous voyons que le salaire moyen pour le travail à temps complet est de 31 sh. 6 p., et que le salaire effectif est de 30 sh. 9 p., c'est-à-dire inférieur seulement de 9 p. à cette somme. Il en résulte clairement que la municipalité est le meilleur employeur. En ce qui concerne le nombre des heures de travail, la comparaison est encore à l'avantage des municipalités écossaises : 49,6 heures par semaine contre 51,4 à Londres. A Londres, près d'un quart des ouvriers du gaz employés au chauffage des fours travaillent douze heures par jour, et le reste huit heures. En Ecosse, la journée de huit heures est une règle sans exception.

VII. — La méthode d'administration.

Les excellents résultats obtenus sont dûs, en grande partie, aux bonnes méthodes d'administration. Celles-ci ont été admirablement et assez longuement décrites par un enquêteur américain (Dr Maltbie), auquel nous ferons de larges emprunts. La façon dont ces entreprises sont contrôlées par les municipalités au moyen du système des commissions est partout la même dans les points essentiels, mais la méthode britannique diffère assez de celles employées sur le continent.

Il n'existe pas de dispositions établies par la loi en ce qui concerne l'initiative de propositions relatives à l'entreprise. Cette initiative peut venir de n'importe qui, ou de n'importe quel membre du Conseil, mais quand elle a son origine en dehors de la Commission chargée de l'entreprise, elle est renvoyée à cette Commission si le Conseil ou ses agents la jugent importante. Une idée peut aussi être suggérée par des membres de la Commission, mais, d'ordinaire, toute proposition concernant une usine déjà existante est émise par le directeur, l'ingénieur ou quelqu'un du personnel. Lorsqu'il s'agit d'une entreprise nouvelle, l'idée peut venir de sources diverses, et elle est ordinairement renvoyée à une Commission spéciale chargée de l'examiner et de faire un rapport au Conseil. Quand la proposition a été étudiée à fond par le directeur et son personnel ou par des personnes appelées à donner leur avis, et quand le rapport a été présenté à la Commission compétente, celle-ci l'examine à son tour et, après ample discussion, prend une décision. Cette décision est communiquée au Conseil dans tous les cas où la question avait été renvoyée par le Conseil à la Commission en vue d'un rapport; mais si l'idée a été émise dans le sein de la Commission ou du personnel, il n'est pas fait de rapport au Conseil, à moins que le sujet ne soit jugé d'une importance telle que le Conseil doive être avisé de l'action de la Commission. Les rapports de chaque commission sont mis sous les yeux du Conseil, et tout conseiller peut, en tout temps, demander qu'il soit enjoint à une commission de suivre une marche spéciale, ou que la question soit renvoyée à la Commission pour une plus ample étude, ce qui signifie que l'action de la Commission n'a pas l'approbation du Conseil. Pour l'examen de tout rapport d'une Commission, on doit suivre les règles établies par le règlement du Conseil. Ce règlement fixe d'ordinaire la procédure à adopter et le droit de vote des membres. Le maire n'a pas de *veto*, mais sa voix est prépondérante en cas d'égalité de suffrages. Toutefois,

lorsque les voix pour et contre le renvoi à la Commission se partagent également, la procédure habituelle est que le maire vote pour le *statu quo.* Si le Conseil approuve le rapport de la Commission, la marche à suivre ainsi dépend de la nature de la proposition. Si de nouvelles ressources financières ou des pouvoirs financiers ne sont pas nécessaires, la Commission est, en pratique, libre de procéder directement à l'exécution des projets. Au cas contraire, le Conseil doit naturellement voter les crédits voulus et, si le montant en est assez élevé, la Commission des finances peut avoir à examiner les devis et à présenter sur ce sujet un rapport au Conseil. Si le projet implique un emprunt sans autorisation du Parlement, la question est portée devant la Commission des finances qui détermine comment et quand cet emprunt sera effectué, mais sans examiner l'opportunité des dépenses proposées. S'il faut obtenir du Parlement un acte spécial, une assemblée des contribuables peut être convoquée et consultée. De l'approbation de cette assemblée (connue sous le nom de « Towns Meeting ») dépend l'avenir du projet. Ces « meetings », qui ont lieu à l'Hôtel de Ville sous la présidence du maire, sont, dans les villes, le dernier vestige du gouvernement par assemblée populaire qui, jadis, régnait sur toute l'Angleterre.

VIII. — Quelques objections.

Nous touchons maintenant au terme de notre tâche. Mais cette étude serait incomplète si nous n'examinions pas un peu les principales objections qui ont été faites à la municipalisation en général et aux entreprises de gaz en particulier.

Les objections soulevées contre les régies communales du gaz sont d'ailleurs essentiellement identiques à celles qui visent la théorie même de la municipalisation. Elles peuvent se résumer, et il peut y être répondu comme il suit :

1° Objection : des conseillers municipaux ne sont pas compétents pour administrer de pareilles entreprises.

« L'importance de l'administration en tant que facteur du succès industriel ne peut que difficilement être exagérée ; mais l'administration est, de nos jours, aussi complètement distincte de la propriété que les machines, et au moins aussi facile à acheter sur le marché. Personne aujourd'hui n'insinue qu'une compagnie de chemins de fer est une impossibilité parce que les chemins de fer ne peuvent être administrés par une foule d'actionnaires, même quand ils agissent sur l'intermédiaire de comités directeurs qui ne distingueraient pas une tige de piston d'un tourillon. Les direc-

teurs indiquent simplement les résultats qu'ils veulent obtenir et engagent un personnel de techniciens qui leur disent comment ces résultats pourront être obtenus. C'est ainsi que la *London and North Western Railway Company* fabrique tout ce dont elle a besoin, depuis les locomotives jusqu'aux jambes de bois, sans l'intervention d'un adjudicataire. Une foule de contribuables agissant par l'intermédiaire d'une autorité municipale se trouvent précisément dans la même situation. Les contribuables ont l'esprit juste aussi stupide et la vue aussi courte que les actionnaires habituels d'une société anonyme, et les pires de leurs représentants dans les municipalités sont aussi incapables que les pires directeurs ordinaires. Mais les contribuables et conseillers municipaux éclairent leurs villes à l'électricité, établissent des tramways, élèvent des habitations, draguent des ports, construisent des routes, bâtissent des fours crématoires et aménagent des cimetières aussi facilement qu'une société de veuves de *clergymen* pourrait établir un câble avec l'Amérique, si elles avaient assez d'argent, ou qu'un millionnaire illettré lance un journal. Le marché du travail inclut aujourd'hui un marché des capacités où un directeur valant 10.000 livres par an se trouve à louer aussi sûrement qu'un terrassier. Si cette réponse ne vous satisfait pas, tournez-vous vers les résultats réellement obtenus. C'est un fait que, en général, les conseils municipaux administrent mieux leurs entreprises, au point de vue du public, que ne le faisaient les capitalistes. Les tramways municipaux de Londres soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux des compagnies privées. Le service municipal du gaz à Manchester rivalise avantageusement avec celui, non municipalisé, de Liverpool. Quant aux bénéfices d'une compagnie de gaz, ils vont dans la poche des actionnaires, et il en résulte qu'à Liverpool quelques individus seulement ont un puissant intérêt au maintien de l' « entreprise privée » (c'est-à-dire au maintien de leurs propres bénéfices), tandis qu'à Manchester de nombreux individus retirent un avantage de ce service municipal. Mais, comme quelques individus réalisant de larges bénéfices peuvent se coaliser plus efficacement que beaucoup d'individus retirant de petits avantages, les sommes et les énergies dépensées pour attaquer la municipalisation sont beaucoup plus grandes que les sommes dépensées pour montrer les inconvénients de l'entreprise privée. Pour ce qui est du fait admis que le bien public est quelquefois sacrifié à des considérations personnelles par des « élus » d'un certain type lorsque ceux-ci ne sont pas retenus par la publicité et par la crainte de l'électeur, il est évident que ce n'est pas là un

motif suffisant pour substituer à l'administrateur public, responsable et ayant des pouvoirs limités, un administrateur privé, irresponsable et jouissant de pouvoirs absolus; mais c'est un puissant motif pour faire tout le possible afin de rendre la masse plus consciente de l'extrême importance qu'il y a à choisir, dans les élections municipales, des hommes dignes de confiance. »

On ne peut donner de meilleure réponse que cette page extraite du *Commonsense of Municipal Trading,* de Bernard Shaw.

2e objection : De telles entreprises accroissent la dette municipale et font augmenter les impôts.

C'est là l'argument favori de lord Aveburg (sir John Lubbock), le fameux antimunicipaliste. Cet argument est naturellement fondé sur la fausse hypothèse que la dette municipale est une dette au même sens qu'une dette nationale. Une dette municipale représente une *valeur* de capital. Une entreprise privée ne regarde pas son capital comme une dette; mais, différente en cela d'une municipalité, elle continue à payer l'intérêt tant qu'elle existe, tandis que la municipalité paye à la fois capital et intérêt.

3e objection : Les entreprises municipales sont déloyales envers les particuliers.

Ainsi que nous l'avons montré dans le cas des usines à gaz, les municipalités font rarement concurrence aux compagnies privées, et par conséquent cet argument ne porte pas. A vrai dire, ce sont les compagnies qui agissent « déloyalement », puisqu'elles demandent pour leur gaz des prix plus élevés !

4e objection : De nouvelles inventions peuvent, un jour, ruiner les municipalités possédant des entreprises commerciales.

C'est un vieil argument qui, apparemment, a survécu à l'époque où l'on pensait que les chemins de fer amèneraient l'extinction de la race chevaline. En fait, chaque nouvelle invention a besoin, pour réussir, d'une série d'anciennes inventions. C'est ce qui est arrivé pour l'électricité dans ses effets sur les entreprises de gaz. Actuellement, un grand nombre de municipalités (par exemple, Glasgow, Manchester, etc.), possèdent à la fois des entreprises de gaz et des entreprises d'électricité, car elles trouvent que l'usage de l'un peut, en quelque sorte, frayer la voie à l'usage de l'autre. Le gaz n'est pas supplanté par l'électricité; au contraire, son usage se répand de plus en plus et il faudrait, pour affecter sérieusement la production du gaz, que l'électricité se développât d'une façon tout à fait étonnante et imprévue. Et même alors, les municipalités souffriraient moins que les compagnies privées, car la plus grande partie, sinon la totalité, de leur dette se trouverait rem-

boursée. En d'autres termes, les compagnies seules seraient menacées d'une banqueroute et d'une ruine complètes.

5e objection : La comptabilité municipale peut être « cuisinée » pour tromper le public.

En laissant de côté ce fait que la plupart des municipalités sont extrêmement strictes pour l'apurement de leurs comptes, la réponse à cette objection se trouve dans le fait qu'un corps électoral intelligent peut obtenir et obtient, au moyen du bulletin de vote, que ses entreprises soient convenablement administrées. Les gens qui font usage de cet argument oublient certainement que les compagnies privées ne publient pas de comptes du tout, ce qui fait qu'on ne peut relever leurs pratiques irrégulières. Le pouvoir dépend de l'électeur et non du simple consommateur.

IX. — Conclusions générales.

Nous voyons donc que, dans le Royaume-Uni, la régie directe du gaz a fait ses preuves, à tous les points de vue. Mais il ne faut pas oublier que l'argument financier n'est nullement le plus puissant.

Les profits pécuniaires qu'on peut réaliser en municipalisant entièrement la fourniture du gaz sont de moindre importance que l'avantage d'obtenir un contrôle complet de ce service public essentiel. La municipalisation complète assurerait aux milliers de travailleurs du gaz des salaires équitables, des heures de travail convenables et une suffisante protection contre les accidents. Aujourd'hui encore, on n'a pas fait grand chose en vue de mettre à la portée des pauvres la commodité du gaz, soit pour l'éclairage, soit pour la cuisine, et à Londres même la moitié des maisons seulement ont le gaz. On n'accordera pas beaucoup d'attention à l'éclairage des rues des quartiers pauvres, des ruelles et des impasses de nos grandes cités, tant que chaque pied cube de gaz sera jalousement compté par une compagnie plus soucieuse de ses dividendes que de l'intérêt public. Notre gaz, au surplus, est notre soleil d'hiver, et il ne devrait être permis à aucune considération privée de s'interposer entre nous et notre principale source de lumière artificielle. Quelque progrès que puisse encore faire l'éclairage électrique, le gaz continuera à être employé pour le chauffage et pour la cuisine et, en effet, les experts nous disent que la consommation du gaz doit inévitablement augmenter.

Les demandes de municipalisation de la fourniture du gaz ont été partout justifiées par les résultats ; il ne peut y avoir de meilleur argument (1).

Julius West.

(*Traduit par Henri Buriot*).

1. Nous exprimons nos remerciements à la National Civic Federation de New-York, pour ses excellents « *Reports on Public Utilities* », à la Fabian Society

LES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER SUR LES RÉSEAUX DES COMPAGNIES FRANÇAISES ET DE L'ÉTAT FRANÇAIS

Par Edgard MILHAUD.

Dans l'article que nous avons consacré aux accidents de chemins de fer sur les réseaux de l'Etat prussien et des Compagnies anglaises (1), nous avons établi, à l'aide de statistiques empruntées à une publication récente du ministère prussien des travaux publics, qu'il y a sur les réseaux des compagnies anglaises, comparés au réseau de l'Etat prussien, un surplus de voyageurs tués ou blessés de 978 0/0 et un surplus d'agents tués ou blessés de 252 0/0. « Ces chiffres, observions-nous en terminant notre étude, confirment la conclusion à laquelle d'autres statistiques nous avaient déjà conduit : il y a, en règle générale, plus de sécurité sur les réseaux d'Etat que sur les réseaux des compagnies. »

Dans le numéro du 30 juin 1911 de *La Réforme Economique*, M. G. Fleurey reproduit les données statistiques citées par nous et ajoute : « Notre confrère en conclut qu'il y a pour les voyageurs plus de sécurité à voyager sur les réseaux d'Etat. Avant d'adhérer à cette conclusion, nous voudrions connaître quels chiffres notre réseau d'Etat fournirait à une statistique de ce genre. On se gardera bien sans doute de nous les donner. »

Voici les chiffres demandés, pour la période de 1894 à 1908, l'année 1894 étant la première pour laquelle la *Statistique des chemins de fer français* contienne une statistique des accidents et l'année 1908 étant la dernière dont actuellement les résultats aient été publiés. Pour chacune des années de cette période, la statistique nous fait connaître, pour le réseau de l'Etat et pour les réseaux des six grandes Compagnies — *Nord, Est, Ouest, Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi* — la proportion des voyageurs tués et des voyageurs blessés par million de kilomètres parcourus par les voyageurs, autrement dit par million de *kilomètres-voyageurs,* et la proportion des agents tués et des agents blessés par million de kilomètres parcourus par les trains, autrement dit par million de *kilomètres-trains.* Les chiffres relatifs à l'Etat ne concernent pas

pour les faits et arguments contenus dans deux de ses publications, et aux auteurs du *Municipal Year Book* de 1911.

1. *Annales de la Régie directe*, n° 23, t. III, p. 137-138.

le réseau de l'Ouest, pour lequel la régie directe n'a commencé qu'en 1909. Ils se rapportent exclusivement à l'ancien réseau de l'Etat. A l'aide des statistiques annuelles, nous avons dressé les deux tableaux ci-contre, dont le premier concerne les accidents des voyageurs, le second ceux des agents. Nous avons été amenés, par une raison qui sera indiquée dans un instant, à dégager, en dehors des moyennes de l'ensemble de la période considérée (1894-1908) celles de la période 1894-1906 :

Le premier fait qui frappe, lorsqu'on examine ces deux tableaux, c'est que, sur le réseau de l'Etat, il y a une proportion particulièrement forte d'années sans accidents mortels de voyageurs ou d'agents, ou de voyageurs et d'agents; sur les 15 années considérées, il y a 8 années sans voyageurs tués, 5 années sans agents tués, 5 années sans voyageurs ni agents tués. A cet égard, il y aurait un avantage marqué sur les autres réseaux. Mais la comparaison ne serait pas légitime, le réseau de l'Etat étant plus petit: en 1898, 2.967 kilomètres contre 3.769 kilomètres pour le Nord, 4.939 pour l'Est, 5.909 pour l'Ouest, 7.705 pour l'Orléans, 9.510 pour le P.-L.-M. et 3.822 pour le Midi.

Le second fait frappant, en ce qui concerne le premier tableau, c'est que, sur le réseau de l'Etat, après une longue série d'années — 13 années — sans voyageurs tués ou avec une proportion très faible de voyageurs tués, nous avons tout d'un coup, en 1907, un chiffre énorme (0,0450 voyageurs tués par million de kilomètres parcourus), suivi, l'année suivante, d'une absence complète d'accidents mortels. Ce gros chiffre, évidemment, a un caractère entièrement exceptionnel et, dirions-nous volontiers, accidentel. Incorporé à la série des quatorze autres années, il va agir très fortement sur la moyenne, en sorte que la moyenne arithmétique obtenue sera considérablement au dessus de la moyenne de fait, du niveau habituel et normal. Et c'est pour pouvoir considérer, à côté de cette moyenne arithmétique, la moyenne de fait, le niveau habituel et normal, que nous avons envisagé à part, sur notre tableau, la série des treize premières années (1894-1906).

Pour cette période, nous faisons les constatations suivantes. Sur un million de kilomètres-voyageurs, il y a une moyenne annuelle de 0,0019 tués sur le réseau de l'Etat, contre une moyenne de 0,0068 sur le Nord; 0,0041 sur l'Est; 0,0057 sur l'Ouest; 0,0028 sur l'Orléans; 0,0022 sur le P.-L.-M.; 0,0030 sur le Midi et 0,0042 sur l'ensemble des réseaux des Compagnies. C'est dire que la situation est meilleure sur le réseau de l'Etat que sur l'ensemble des

I. Voyageurs tués et blessés par million de kilomètres-voyageurs.

Années	Réseau de l'Etat		Cie du Nord		Cie de l'Est		Cie de l'Ouest		Cie Paris-Orléans		Cie P.-L.-M.		Cie du Midi		Total des Cies	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1894	0,0023	0,0046	0,0167	0,0878	0,0098	0,0189	0,0087	0,0383	0,0040	0,0472	0,0049	0,0186	0,0025	0,0424	0,0085	0.0428
1895	0,0045	0,0134	0,0106	0,0465	0,0058	0,0160	0,0151	0,0596	0,0032	0,0174	0,0026	0,0237	»	0,0114	0,0074	0,0320
1896	»	»	0,0066	0,0361	0,0068	0,0171	0,0091	0,0204	0,0031	0,0056	0,0054	0,0183	»	0,0239	0,0062	0,0216
1897	0,0021	0,0149	0,0052	0,0396	0,0061	0,0088	0,0079	0,0356	0,0012	0,0043	0,0049	0,0238	0,0131	0,0547	0,0061	0,0261
1898	0,0021	0,0041	0,0115	0,0295	0,0098	0,0241	0,0110	0,0424	0,0054	0,0149	0,0024	0,0121	0,0031	0,0366	0,0072	0,0251
1899	0,0039	0,0316	0,0052	0,0463	0,0081	0,0138	0,0091	0,0149	0,0132	0,1156	0,0029	0,0139	0,0049	0,0219	0,0071	0,0379
1900	0,0104	0,0156	0,0119	0,0389	0,0049	0,0136	0,0061	0,0382	0,0039	0,0379	0,0029	0,0114	0,0135	0,0329	0,0066	0,0273
1901	»	0,0259	»	0,0329	»	0,0054	»	0,0183	»	0,0208	0,0015	0,0230	0,0020	0,0968	0,0006	0,0267
1902	»	0,1049	0,0129	0,0564	0,0023	0,0369	0,0005	0,0185	»	0,0317	»	0,0171	»	0,0537	0.0028	0,0321
1903	»	»	0,0005	0,0165	»	0,0006	0,0005	0,0137	»	0,0132	0,0003	0,0104	»	0,0450	0,0002	0,0136
1904	»	0,0265	0,0067	0,0484	»	0,0098	»	0,0196	,0020	0,0137	»	0,0218	»	0,0304	0,0014	0,0231
1905	»	0,0409	»	0,0096	»	»	0,0009	0,0124	0,0009	0,0118	»	0,0077	»	0,0477	0,0003	0,0115
1906	»	0,0098	»	0,0505	»	0,0107	0,0053	0,0663	»	0,0270	0,0003	0,0259	»	0,0316	0,0010	0,0351
Moyenne de 1894 à 1906	0,0019	0,0225	0,0068	0,0415	0,0041	0,0135	0,0057	0,0306	0,0028	0,0278	0,0022	0,0159	0,0030	0,0407	0,0042	0,0273
1907	0,0450	0,0835	»	0,0100	»	0,0136	»	0,0481	0,0026	0,0422	0,0001	0,0143	»	0,0433	0,0005	0,0259
1908	»	0,0108	»	0,0341	»	0,0137	0,0019	0,0273	1,3909	0,0289	0,0002	0,0148	0,0085	0,1174	0,0018	0,0308
Moyenne de 1894 à 1908	0,0047	0,0251	0,0057	0,0389	0,0036	0,0135	0,0051	0,0311	0,0095	0,0095	0,0020	0,0171	0,0032	0,0461	0,0038	0,0276

II. Agents tués et blessés par million de kilomètres-trains

Années	Réseau de l'Etat		Cie du Nord		Cie de l'Est		Cie de l'Ouest		Cie Paris-Orléans		Cie P.-L.-M.		Cie du Midi		Total des Cies	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1894	0,0609	0,0890	0 0577	0,1015	0,0576	0,1398	0,0787	0,1576	0,0298	0,0492	0,0264	0,1587	0,0279	0,0866	0,0438	0,1232
1895	0,0413	0,0550	0,0338	0,1036	0,0545	0,1295	0,0832	0,1301	0,0379	0,0316	0,0258	0,1407	0,0325	0,0786	0,0414	0,1090
1896	0,0306	0,1180	0,0509	0,0916	0,0026	0,0958	0,0607	0,0968	0,0340	0,0340	0,0284	0,0833	0,0153	0,0642	0,0335	0,0806
1897	0,0298	0,1403	0,0440	0,0830	0,0600	0,0855	0,0604	0,1006	0,0330	0,0513	0,0336	0,0785	0,0571	0,0932	0,0442	0,0803
1898	0,0455	0,0910	0,0455	0,0922	0,0685	0,1206	0,0345	0,1128	0,0331	0,2053	0,0381	0,0715	0,1623	0,1082	0,0416	0,1249
1899	0,0369	0,1027	0,0255	0,1775	0,0374	0,1602	0,0720	0,1307	0,0377	0,1673	0,0389	0,2245	0,0240	0,0697	0,0399	0,1622
1900	0,0635	0,1778	0,0521	0,0919	0,0403	0,1746	0,0833	0,1562	0,0422	0,1472	0,0373	0,1959	0,0461	0,1358	0,0482	0,1555
1901	0,1188	0,8316	»	0,3756	»	0,0815	0,0194	0,5635	0,0411	0,2875	»	0,3648	0,1682	0,6308	0,0218	0,3580
1902	»	1,1185	0,0183	0,3187	»	0,0401	0,0584	0,4474	0,0827	0,7236	»	0,3208	»	0,0618	0,0249	0,4151
1903	»	0,2941	0,0181	0,3791	0,0199	0,0198	0,0581	0,1550	0,0610	0,2438	»	0,4779	»	0,6070	0,0252	0,3092
1904	»	0,4064	0,0184	0,4237	0,0200	0,0800	»	0,3302	0,0803	0,5616	0,0249	0,5610	0,2454	0,4090	0,0445	0,4106
1905	»	0,2277	»	0,0176	»	0,0198	»	0,3821	0,0391	0,1954	0,0742	0,2349	0,1995	1,3964	0,0405	0,2680
1906	0,0565	0,1130	»	0,3767	0,0577	0,0577	0,0550	0,7329	0,0749	0,5430	0,0842	0,2407	0,1168	0,6291	0,0604	0,3927
Moyenne de 1894 à 1906	0,0372	0,2900	0,0280	0,2064	0,0320	0,0927	0,0506	0,2689	0,0498	0,2495	0,0317	0,2426	0,0850	0,4123	0,0392	0,2221
1907	0,0558	0,7251	0,0324	0,2932	0,0549	0,1832	0,0358	0,5016	0,1238	0,6013	0,0342	0,4108	0,1157	0,9257	0,0579	0,4397
1908	»	0,2152	0,0647	0,4207	0,0718	0,2334	0,0524	0,7333	0,1185	0,2879	0,0226	0,3387	0,1471	0,9561	0,0679	0,4443
Moyenne de 1894 à 1908	0,0360	0,3135	0,0308	0,2251	0,0363	0,1081	0,0497	0,3154	0,0579	0,2755	0,0292	0,2601	0,0905	0,4831	0,0410	0,2517

réseaux des Compagnies et sur le réseau de chacune d'entre elles. L'avantage est par rapport à l'ensemble des réseaux des Compagnies de 121,05 0/0, et par rapport au Nord de 257,89 0/0, par rapport à l'Est de 115,79 0/0, par rapport à l'Ouest de 200 0/0, par rapport à l'Orléans de 15,78 0/0, par rapport au P.-L.-M. de 57,80 0/0 et par rapport au Midi de 121,05 0/0.

Au point de vue des voyageurs blessés, la situation est également plus favorable: 0,0225 voyageurs blessés par million de kilomètres-voyageurs sur le réseau de l'Etat contre 0,0273 sur l'ensemble des réseaux des Compagnies, l'avantage, toutefois, est ici beaucoup moindre: il n'est que de 17,58 0/0, au lieu de 121,05 0/0; et même, si nous entrons dans le détail, nous constatons qu'à l'égard de deux Compagnies, l'Est et le P.-L.-M., il se tourne en désavantage. Mais ceci ne prouve rien, les Compagnies déclarant les cas de blessures, notamment de blessures légères, avec beaucoup moins de rigueur que les réseaux d'Etat, ce qui fausse, au détriment de ces derniers, la base de toute comparaison portant sur les proportions de blessés.

Si, au lieu d'envisager la moyenne des treize années 1894-1906, nous envisagions successivement chacune des treize années, nous constaterions de même, pour les tués, une supériorité constante du réseau de l'Etat sur l'ensemble des autres réseaux: en 1894, 0,0023 voyageurs tués contre 0,0085; en 1895, 0,0045 contre 0,0074; en 1896, néant contre 0,0062; en 1897, 0,0021 contre 0,0061; en 1898, 0,0021 contre 0,0072; en 1899, 0,0039 contre 0,0071; en 1900, 0,0104 contre 0,0066; en 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, néant contre 0,0006, 0,0028, 0,0002, 0,0014, 0,0003, 0,0010. Ce n'est que dans quelques cas tout à fait exceptionnels que nous voyons qu'au cours de toute cette période telle ou telle Compagnie particulière ait momentanément une proportion de tués plus faible que l'Etat: en 1895, l'Orléans et le P.-L.-M.; en 1897, l'Orléans; en 1899, le P.-L.M.; en 1900, l'Est, l'Ouest, l'Orléans et le P.-L.-M.

Si maintenant nous faisons intervenir l'année 1907, qui a, unique entre toutes, été si mauvaise pour l'Etat, la situation change. Pour le réseau de l'Etat, la moyenne des quinze années considérées — 1894-1908 — est alors de 0.0047 (plus du double de la moyenne antérieure), contre 0,0038, moyenne de l'ensemble des Compagnies. Mais même avec les résultats de cette année extraordinaire, la moyenne des voyageurs tués du réseau de l'Etat reste inférieure à celles de la Compagnie du Nord, de la Compagnie de l'Ouest et de la Compagnie d'Orléans (0,0047 contre 0,0057, 0,0051 et 0.0095).

Quant aux employés et ouvriers des chemins de fer, aussi bien pour la période 1894-1908 que pour la période 1894-1906, la proportion moyenne des tués par million de kilomètres-trains est plus basse sur le réseau de l'Etat que sur les réseaux des Compagnies. Elle est, pour la période 1894-1906, sur le réseau de l'Etat de 0,0372 et sur l'ensemble des réseaux des Compagnies de 0,0392, et pour la période 1894-1908, sur le réseau de l'Etat de 0,0360 et sur l'ensemble des réseaux des Compagnies de 0,0410, ce qui représente à l'avantage du réseau de l'Etat une différence en moins de 0,0050 ou de 12,50 0/0.

En résumé, de 1894, année où débute la statistique des accidents en France, à 1906, la proportion des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs a été sur le réseau de l'Etat plus faible que sur les réseaux des grandes Compagnies dans la proportion de 121 0/0 par rapport à l'ensemble des Compagnies, et de 258 0/0 par rapport au Nord, de 116 0/0 par rapport à l'Est, de 200 0/0 par rapport à l'Ouest, de 16 0/0 par rapport à l'Orléans, de 58 0/0 par rapport au P.-L.-M. et de 121 0/0 par rapport au Midi. Pour la période de 1894 à 1908 — cette année étant la dernière dont les résultats aient à cette heure été publiés — la moyenne de l'Etat se trouve défavorablement influencée par les résultats très mauvais — mais exceptionnellement mauvais — de l'année 1907 Toutefois, même en faisant entrer en ligne cette année exceptionnelle, la moyenne générale du réseau de l'Etat est meilleure que celles des Compagnies du Nord, de l'Ouest et de l'Orléans. Enfin, pour l'ensemble de la période considérée, la proportion des agents tués est sur l'Etat de 12,50 0/0 plus faible que sur l'ensemble des réseaux des Compagnies.

Nous avons donc le droit de maintenir la conclusion de nos études antérieures : « *Il y a, en règle générale, plus de sécurité sur les réseaux d'Etat que sur les réseaux des Compagnies.* »

Edgard MILHAUD.

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER

Les accidents de chemins de fer sur les réseaux privés et sur les réseaux d'Etat.

Attitude de la presse. — La camapgne contre l'Ouest-Etat: qui la paie? Et combien?

L'*Humanité* du 16 février 1911 publie sur ce sujet un article d'un haut intérêt d'André Morizet. Il apporte une confirmation saisissante de

tout ce que nous avons écrit, ici et dans notre *Rachat des chemins de fer,* sur la mainmise des grandes Compagnies de chemins de fer sur la presse. Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait précis affirmé par Morizet, le paiement par la Compagnie du Nord, en 1910, de 103.107 fr. 50 pour la campagne contre l'Ouest-Etat, — et nous faisons simplement observer que le fait n'a pas été démenti, évidemment parce qu'il ne pouvait pas l'être. Nous citons:

La journée de mardi a vu deux catastrophes: une sur le réseau de l'Etat, à Courville, une sur le réseau du Nord, à Violaine.

La première, sans doute, a été plus tragique que la seconde. Il y a quinze morts et seize blessés à Courville, il y a deux morts et vingt et un blessés à Violaine. N'importe ! Des cadavres gisent, des blessés agonisent des deux parts. Il semble que les pleurs devraient se répartir sur toutes les victimes, que les efforts devraient tendre à rechercher toutes les responsabilités.

Mais nous vivons en régime capitaliste et le cœur ni la raison n'ont rien à voir là où seule domine la puissance de l'argent.

Savez-vous comment les journaux ont rendu compte des faits? Ah, remarquez-le, remarquez-le bien, camarades. L'*Humanité* a honnêtement intitulé son information: « Catastrophes sur l'Ouest et le Nord. » Mais les chers confrères?

L'*Echo de Paris,* la *Petite République,* le *Figaro* ont relégué en deuxième ou troisième page l'accident du Nord, tandis qu'ils affichaient celui de l'Ouest en première page, COMME UNE VICTOIRE.

L'*Action,* le *Journal,* le *Matin,* le *Radical,* l'*Eclair* ont réuni les deux récits en première page, mais l'affaire de Violaine tient chez eux de neuf à quinze lignes, celle de Courville occupe deux colonnes, simplement.

L'*Eclair* intitule son article: « Le Réseau Rouge. » Le *Matin* nomme le sien : « Nouvelle catastrophe sur l'Ouest-Etat. » Le *Figaro* fait suivre son information d'une liste des accidents survenus depuis six mois sur l'Ouest.

La *Liberté* ne dit pas un mot de Violaine, mais elle crie vengeance contre les parlementaires qui ont voté le rachat. Le *Temps,* organe des requins, requiert contre les exploitations nationales.

Partout on jette le voile sur les morts de Violaine, on étale théâtralement ceux de Courville. Et ceci est plein d'enseignements.

J'ai montré il y a huit jours, à cette place, comment les Compagnies arrosent la presse. J'ai expliqué le fonctionnement de l'agence de corruption de la rue de Londres que dirige, pour le compte des cinq réseaux, le secrétaire général de l'Orléans, M. Carlier.

Deux à trois cent mille francs par an, tel est, d'après les propres aveux de M. Carlier, son budget ordinaire. Il s'est élevé à 735.000 francs en 1882, l'année qui précédait le vote des « conventions scélérates ». A combien se monte-t-il cette année? Je l'ignore. *Il n'est qu'un chiffre que je puisse donner, parce que j'ai pu le connaître de source sûre. C'est celui qu'a souscrit le Nord en 1910 pour la campagne contre l'Ouest-Etat.*

103.107 fr. 70, voilà ce qu'ont souscrit les Rothschild pour défendre leurs privilèges et pour discréditer dans le public l'idée de l'exploitation par l'Etat. Etonnez-vous donc qu'on fasse le silence dans la presse lorsqu'une catastrophe se produit sur leur réseau!

Etonnez-vous qu'il ne se trouve personne — sauf nous — pour dire que le coupable, sur l'Ouest-Etat, ce n'est pas l'Etat, lamentable héritier de lignes en ruines et de machines en miettes, mais l'Ouest, compagnie de saboteurs et de criminels éhontés !...

La Compagnie P.-L.-M. et les chemins de fer de l'Etat suisse. Les retards sur le P.-L.-M.

Le *Journal de Genève,* organe conservateur qui, en son temps, fit campagne contre le rachat des chemins de fer suisses, publie dans son numéro du 13 mai 1911 une lettre intéressante d'un de ses abonnés. Voici, accompagné des quelques lignes qui le précèdent, ce document :

Nous recevons de l'un de nos abonnés, domicilié à Nyon, une longue lettre que, faute de place, nous ne pouvons insérer *in extenso,* mais dont nous tenons cependant à publier les principaux passages :

Après avoir déclaré que les trains de France arrivent généralement tous en retard (ce qui est un peu exagéré), et que les C. F. F. supportent les conséquences de cet état de choses, M. Berthet continue ainsi :

« Le train qui doit arriver de France à Genève à minuit 33 minutes a, *tous les jours,* de 20 à 30 et 40 minutes de retard, et le rapide de nuit suisse, qui devrait partir à 1 heure du matin, attend pour la correspondance le train de France et subit le contre-coup de ce retard.

« Ce retard, qui est des plus fâcheux, est encore aggravé par un sans-gêne inconcevable. Samedi soir, 6 mai, le train de France ayant comme chaque jour son retard coutumier, le rapide suisse, qui devait partir à 1 heure du matin, ne fut pas même formé, et le public nombreux qui attendait sur le quai de cette gare inhospitalière, exposée sans salle d'attente suffisante à tous les courants d'air (1), n'eut même pas la ressource de pouvoir s'abriter au moins dans les voitures à l'heure réglementaire où un train doit être formé avant l'heure indiquée pour son départ. Ce train ne fut amené à quai qu'à 1 heure et neuf minutes! L'employé supérieur de la compagnie P.-L.-M., de service à cette heure-là à la gare, trouvait cela tout naturel et nous expliqua qu'il ne pouvait pas en être autrement !

« Nous protestons formellement contre ce manque d'égards vis-à-vis d'un public habitué dans nos gares suisses à d'autres traitements que pareil sans-gêne, que nous ne saurions admettre chez nous. Si la compagnie P.-L.-M. est propriétaire de la gare, elle n'y jouit pas cependant d'un privilège qui mette la station de Genève au rang des malheureuses gares françaises, soumises à ces procédés et obligées de les accepter.

« Ces faits sont d'autant plus inacceptables qu' à la suite de l'incendie de la gare les deux pièces, très insuffisantes et misérables, qui avaient été d'urgence installées comme salles d'attente, sont depuis cette époque restées sans changement. Cet état ne peut pas se continuer plus longtemps sans les protestations légitimes du public. Il eût été impossible samedi soir au public de se retirer dans ces salles d'attente, dont les quatre banquettes étaient occupées par des dormeurs étendus tout de leur long.

« Il appartient à nos autorités fédérales d'obtenir qu'à Genève les voyageurs soient traités comme ils ont l'habitude de l'être dans les gares suisses. »

1. La gare de Genève appartient à la Compagnie française P.-L.-M.

Sur le réseau de l'Etat suisse.

Réduction de personnel.

De la *Gazette de Lausanne,* du 25 mars 1911:

Pour réaliser les économies qui s'imposaient, les C. F. F. ont opéré, partout où la chose était possible, des réductions de personnel dont les chiffres suivants indiquent l'étendue: A fin mai 1909, l'armée des cheminots comptait 36.978 soldats; à fin 1911, elle était réduite à 34.224. La diminution est donc de 2.654 unités, soit de 7,1 0/0.

LOGEMENTS MUNICIPAUX

Propositions faites au Conseil municipal de Paris.

De l'*Humanité,* 8 avril 1911:

Par quel moyen enrayer la hausse des loyers parisiens ? Notre camarade Brunet a examiné, hier, le problème à la tribune du Conseil municipal. Il a démontré sans peine que cette hausse atteint la population ouvrière de plus en plus vivement.

La moindre opération de voirie, l'ouverture d'une gare du Métro, tout est prétexte pour une augmentation de loyer. Or, il y a à Paris plus de 30.000 familles ayant plus de cinq enfants et 75.000 ayant plus de trois enfants. On comprend la difficulté qu'ont ces malheureux à se loger et dans quelles conditions déplorables d'hygiène se trouvent ces familles. En conséquence, Brunet dépose une proposition invitant l'administration à étudier pour la prochaine session un projet financier en vue de la construction d'habitations ouvrières sur des terrains de la Ville et d'autres à acquérir.

Landrin, pour démontrer qu'il faut réaliser cette proposition, cite le cas du maire du 20e arrondissement qui a dû loger, dans une maison lui appartenant, une famille de six enfants laissée sans abri.

Comme M. Salmon rappelle que l'Assistance Publique a déjà fait construire des habitations à bon barché, le citoyen Chausse déclare que quelques immeubles ainsi édifiés ne sauraient suffire. Il y a une véritable crise à conjurer. Il faut faire un gros effort financier pour venir en aide à la classe laborieuse. Un emprunt d'au moins 100 millions sera utile.

La proposition de Brunet est renvoyée à l'administration avec avis favorable et à la commission des logements à bon marché.

ACHATS DE TERRAINS PAR LES VILLES

A Munich. — Quelques exemples d'imprévoyance.

La ville de Munich, écrivent les *Münchener Neueste Nachrichten* du 19 octobre 1910, a commis jadis, en matière de politique communale, bien des fautes, et cela parce qu'on n'a pas compris à temps de quelle importance est pour la commune la possession de terrains. Nous en avons la preuve dans les très intéressants exemples cités par le conseiller juridique Schlicht lors des délibérations au sujet de la création d'une commission municipale des terrains.

Le domaine de Siebenbrunn, près de Harlaching, comprenant 100 ouvrées, avait été offert à la ville pour 170.000 marks. La municipalité refusa de l'acheter, le 24 septembre 1895, « n'en ayant pas l'emploi ». Depuis, la commune a acquis une partie de ce terrain, une autre appartient maintenant à la société du jardin zoologique, et il faudra sans doute, très

prochainement, en acheter encore une partie pour faire une route. Le domaine de Harlaching (500 ouvrées) avait été offert à la ville pour 250.000 marks, soit à 500 marks l'ouvrée. L'achat fut repoussé par la municipalité le 3 mai 1889, parce qu'on « n'en voyait pas l'utilité et parce que ces terrains ne donnaient pas de rente agricole ». En 1910, la commune en a acheté, pour des travaux publics, 3 ouvrées 1/3 qu'elle a payées 73.000 marks! Le domaine de Menterschwaige, d'une étendue de 162 ouvrées, dont une bonne partie en bois de coupe, avait été offert pour 330.000 marks, c'est-à-dire, en chiffre ronds, à 2.000 marks l'ouvrée. La municipalité refusa, le 24 mars 1894, par 12 voix contre 11. En 1889, on offrit à la Ville le domaine de Warthof, à Giesing: 286 ouvrées pour 180.000 marks, sans inventaire. Les négociations échouèrent sur la question de l'inventaire. En 1892, ce même domaine, qui ne comprenait plus que 271 ouvrées, fut de nouveau offert pour 400.000 marks, donc à raison de 1.500 marks l'ouvrée. On refusa parce que c'était trop cher. Or, en 1907, la Ville a acheté, pour arrondir ses possessions en cet endroit, 20 ouvrées de ce domaine au prix de 300.000 marks (15.000 marks l'ouvrée !).

En 1889, 67 ouvrées 1/2 de terrain que le duc Max possédait à Biederstein furent offertes à la Ville pour 250.000 marks, soit à 10 pfennigs le pied carré. Le 18 janvier 1889, la municipalité acceptait la proposition, mais, le 24 janvier suivant, le conseil municipal la rejetait à une forte majorité. En achetant aussitôt ce terrain au prix demandé, Heinrich Theodor Höch ne fit certainement pas la plus mauvaise de ses affaires. De même, la municipalité voulait acheter les propriétés Petuel à Schwabing, Milbertshofen et Riesenfeld, en tout 305,88 ouvrées, à raison de 1.470 marks l'ouvrée, soit au total 450.000 marks. Le conseil municipal refusa, le 18 avril 1891, « parce que c'était trop cher ».

Un des plus tristes exemples qui montrent combien, dans un passé déjà plus lointain, on était loin. à l'Hôtel de Ville, de prévoir la valeur future des terrains, est le suivant: Le domaine agricole n° 1, à Untersendling, propriété de l'Hôpital du Saint-Esprit, comprenant 210 ouvrées, fut vendu en 1857 au prix de 50.000 florins, parce qu'il ne rapportait pas « une rente suffisante ». En 1907, la Ville en a racheté à un descendant de l'acquéreur 79 ouvrées 1/4 pour 1.585.000 marks, et on a été à peu près unanime à trouver que c'était bon marché. Une partie du terrain avait été déjà vendue 500.000 marks à une société foncière.

Conclusion: Que les municipalités ne laissent pas échapper les bonnes occasions d'acheter des terrains. (*Kommunale Praxis,* 26 novembre 1910.)

E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Dr. Alfons Riess, *Kommunale Wirtschaftspflege*, 110 p. in-16, Leipzig, 1911, 0 M. 80.

Ce petit livre, à la fois populaire et scientifique, contient un bon exposé de l'état présent des régies municipales en Allemagne. E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard Milhaud.



3e Année N° 28 Août 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LE MONOPOLE DES ASSURANCES SUR LA VIE EN ITALIE

Par Etienne Buisson (Paris).

I. — Historique.

Le projet de monopole des assurances sur la vie, qui figurait au programme du nouveau cabinet Giolitti, lu par son président, le 6 avril 1911, à la Chambre, n'est pas une idée nouvelle en Italie. Depuis de longues années déjà, il en est question dans les milieux parlementaires. C'est ainsi que M. Fortis, lorsqu'il était au pouvoir, chargea M. Nitti, un des économistes italiens les plus estimés, qui n'était pas encore entré dans la politique, « d'étudier cette question et de voir si elle pouvait se traduire en un projet de loi ». M. Fortis était en principe partisan du monopole des assurances, comme M. Giolitti, qui chargea un des précédents ministres de l'agriculture, industrie et commerce d'étudier l'étatisation des assurances sur la vie. Appelé, au printemps de cette année, à la tête de ce ministère, M. Nitti mit aussitôt sur pied un projet de monopole qu'il put déposer sur le bureau de la Chambre deux mois à peine après la formation du nouveau Cabinet. La commission de neuf membres (dont huit favorables et un hostile) se mettait aussitôt au travail et la discussion générale du projet commençait en séance publique à Montecitorio le 24 juin 1911. Elle dura jusqu'à la clôture de la session le 8 juillet.

II. — Objet du projet.

On a répété dans la presse mondiale que le projet Nitti avait pour objet de fournir les revenus nécessaires à la constitution de retraites ouvrières et cette formule a fait supposer qu'il s'agissait de l'organisation d'un système général et obligatoire du type allemand ou français. C'est là une erreur absolue. M. Giolitti, dans la déclaration ministérielle du 6 avril, M. Nitti, dans ses discours, et divers orateurs de la majorité au cours de la discussion générale ont dit et redit au contraire que le projet avait pour seul et unique objet « d'augmenter les revenus de la Caisse pour la vieillesse et l'invalidité des travailleurs », caisse de prévoyance libre, volontaire. Le monopole des assurances sur la vie d'ailleurs ne produira que

quelques millions de bénéfices au début (5 à 6 millions environ) et il serait tout à fait puéril de compter sur d'aussi faibles revenus pour mettre sur pied les retraites ouvrières, la contribution annuelle de l'Etat nécessaire à leur constitution étant d' « une centaine de millions ».

Dans son discours de clôture, M. Giolitti a encore insisté sur ce point pour éviter toute équivoque. Il aurait fallu que le gouvernement eût perdu tout sens de la mesure pour s'imaginer qu'il pourrait faire face aux retraites ouvrières grâce aux ressources modiques que produira le monopole des assurances sur la vie.

Par son projet de monopole, le gouvernement poursuit deux objets. Il entend d'abord donner aux assurés une sécurité complète, absolue, indiscutable, qui leur manque aujourd'hui. Si l'assurance sur la vie est si peu répandue en Italie, c'est parce que les populations ont perdu confiance : nombreuses sont les compagnies qui ont fait faillite, entraînant dans leur ruine les espérances des assurés, des prévoyants qui se sont imposé des sacrifices d'argent en pure perte.

Pour rendre aux populations la foi en la prévoyance, en l'assurance, il faut donner aux institutions assurantes une solidité absolue : nulle entreprise ne sera plus solide qu'une entreprise gérée et garantie par l'Etat, un service national des assurances.

Les socialistes Bonomi et Canepa ont aussi insisté sur ce point pour justifier l'appui que leur parti donne à la proposition de loi.

Le second objectif poursuivi par les promoteurs du monopole des assurances est de mettre à la disposition de l'Etat des capitaux importants destinés à des entreprises d'intérêt public. De même que les sommes déposées dans les Caisses d'épargne ont servi à la construction d'écoles, d'aqueducs, d'établissements d'assistance, etc., etc., de même les capitaux économisés par la nation sous la forme d'assurances sur la vie serviront aux entreprises d'intérêt général indispensables au bien-être de la démocratie moderne. Il y a aujourd'hui 350 millions de livres de réserves mathématiques chez les compagnies qui exercent l'assurance sur la vie en Italie : dans dix ou quinze ans, ces réserves pourront s'élever à un milliard et fourniront ainsi à l'Etat de puissants moyens d'action sociale.

Ce sont là les deux grandes idées fondamentales mises en avant et développées par les ministres et les députés de la majorité.

Le socialiste Canepa résumait ainsi son discours :

« Nous atteindrons deux objets en votant ce projet de loi : nous donnerons aux particuliers la tranquillité au sujet de leur épargne et nous encourageons par là la prévoyance ; d'autre part, nous

donnerons à la nation la certitude que l'exercice de cette vertu sera profitable au peuple italien tout entier. Telles sont les raisons pour lesquelles je donnerai mon vote au projet de loi. »

M. Giolitti, président du Conseil, parla de même dans la séance du 8 juillet. « J'ai dit clairement quels étaient les buts élevés que poursuit ce projet de loi : favoriser de toutes les manières possibles l'épargne, et surtout l'épargne des classes les moins aisées ; concentrer dans les mains de l'Etat une grande force financière. » *(Vive approbation.)* Et il termine sur cette phrase : « Je crois que quand le Parlement italien aura examiné les raisons supérieures qui nous engagent à rendre l'Etat financièrement fort, il n'hésitera plus un instant à appuyer l'initiative du Gouvernement. » *(Très vives approbations. Applaudissements prolongés à gauche. Bruits à droite.)*

III. — Examen du projet.

Voici le détail du projet de loi.

Une première idée générale domine l'ensemble : il ne s'agit pas de créer une administration du modèle traditionnel et routinier, mais un service public d'un caractère absolument nouveau.

On lit, à ce sujet, dans l'exposé des motifs :

« En proposant de faire assumer par l'Etat, sous le régime du monopole, l'exercice de l'assurance sur la vie, nous n'avons pas l'intention de créer un nouvel organisme de bureaucratie, mais une véritable entreprise indépendante, ayant un caractère commercial, qui ne différera des affaires privées du même genre que par ce fait qu'elle sera propriété de l'Etat, au lieu d'être celle d'actionnaires ou d'associés. Le fait que cette entreprise appartienne à l'Etat n'implique pas qu'elle ait un caractère différent de celui des entreprises privées ; pour nous, la seule différence se trouve dans ce fait que le propriétaire n'est pas un particulier. »

Toutes les dispositions suivantes relatives aux détails de l'organisation ont en vue d'assurer ce caractère commercial du nouveau monopole.

A. *Administration de l'Institut.* — Le conseil qui en sera chargé sera composé d'une part de quatre hauts fonctionnaires de l'Etat (deux du ministère de l'agriculture, industrie et commerce, deux du ministère du Trésor) ; d'autre part, de quatre citoyens ayant une compétence technique et administrative reconnue, et choisis parmi les chefs de banques ou d'établissements de crédit (le président devra être choisi par eux) ; enfin du directeur général de la Caisse nationale de prévoyance.

Le conseil d'administration a pour mission d'établir les tarifs de primes pour les divers types d'assurances et de fixer les réserves mathématiques et les réserves ordinaires de garantie, la gestion et l'emploi de ces fonds en valeurs autorisées dont la liste limitative se trouve à l'article 15 du projet de loi, de statuer sur l'établissement des sièges et agences de l'Institut, sur les règlements d'administration intérieure, sur les bilans, de décider le pourcentage des bénéfices à réserver aux employés et la répartition de ce pourcentage entre les diverses catégories de personnel (administratif, technique, actif) et d'une manière générale de se prononcer sur tous les actes qui sont d'une importance particulière pour le développement de l'Institut. Le Conseil nomme le personnel et fixe sa rétribution.

Les services techniques et administratifs de l'Institut national sont dirigés par un directeur nommé par décret royal : ce personnage assiste avec voix consultative aux séances du Conseil.

B. *Les Employés de l'Institut.* — Trois catégories : employés administratifs, techniques (actuaire) et actifs (agents, représentants).

« Les employés de l'Institut ne sont et ne peuvent être comparés à des employés de l'Etat : ils sont engagés par contrats à échéance fixe, dénonçables ou renouvelables suivant les règles fixées par le Statut. »

Le mode de rétribution variera suivant les catégories et sera établi d'après les heures de présence ou suivant le travail fourni et pourra aussi consister, au moins partiellement, en une participation aux bénéfices. Les employés « actifs » seront exclusivement rétribués par une commission proportionnelle au chiffre des affaires conclues par leur intermédiaire ; les plus « productifs » d'entre eux pourront pourtant toucher des primes d'encouragement.

Les employés de l'Institut ne bénéficieront pas du régime des retraites des employés de l'Etat : à leur entrée, ils contracteront une assurance sur la vie du type mixte et n'auront droit à aucun autre versement ou secours que ceux auxquels leur donne droit leur assurance.

Cependant les rapports de l'Institut avec ses employés seront réglés suivant les dispositions du Code Pénal relatives aux fonctionnaires des services publics.

Au début de son organisation, l'Institut prendra de préférence comme employés ceux des compagnies privées qui auront déjà au moins trois ans de service.

Indépendamment des employés titulaires de l'Institut, d'autres catégories de fonctionnaires publics seront autorisées à jouer le rôle d'agents d'assurances sur la vie ; ce sont : les employés de l'enregistrement, des contributions directes, des postes et télégraphes. les notaires et les secrétaires de mairie. Ce seront de véritables propagandistes de l'assurance sur la vie dans les régions reculées, et sans qu'il en coûte à l'Etat autre chose que la commission ordinaire sur les polices signées.

C. *Mouvement des fonds.* — Pour faciliter l'encaissement des primes et le paiement des indemnités, les bureaux de poste et les bureaux de l'enregistrement devront recevoir ou faire sans frais supplémentaires les versements de fonds relatifs aux contrats d'assurance-vie. Le Trésor Public ouvrira à l'Institut un crédit pouvant s'élever jusqu'à cinq millions de lires pour permettre au nouveau service de faire face au début de son existence aux dépenses de premier établissement. Ce crédit portera un intérêt égal à la moyenne de ceux des bons du Trésor.

D. *Bénéfices.* — Les bénéfices nets des opérations d'assurances-vie faites par l'Institut seront répartis comme suit :

1° Au moins 5 0/0 à la réserve ordinaire (la commission propose 7 0/0) ;

2° Une proportion à fixer ultérieurement dans le règlement statutaire destinée à la réserve de garantie et à toute autre réserve éventuelle ;

3° La participation des employés aux bénéfices, qui ne doit pas dépasser 5 0/0 du total net ;

4° Le solde des bénéfices ainsi obtenu est passé au compte de la Caisse nationale de prévoyance pour l'invalidité et la vieillesse des ouvriers.

Les bénéfices de l'Institut national seront exemptés de l'impôt sur la richesse mobilière.

L'Institut jouira de la franchise postale et télégraphique.

E. *Technique et Placements.* — Les règles techniques pour le calcul des réserves mathématiques seront fixées par le règlement statutaire.

L'article 15 indique comment les réserves mathématiques et de garantie de l'Institut pourront être placées : seront autorisés les placements en valeurs d'Etat ou garanties par l'Etat et en valeurs émises par les établissements de crédit foncier autorisés. les avances sur toutes les valeurs ci-dessus ou sur des contrats d'assurances, les placements en immeubles situés en Italie, les prêts aux employés et ouvriers de l'Etat, des provinces ou des communes, des

établissements publics de bienfaisance, des Monts-de-Piété, des Chambres de commerce et des établissements d'émission contre la garantie d'une retenue sur leurs appointements, autorisée par les lois des 30 juin 1908 et 13 juillet 1910.

F. *Régime transitoire.* — A partir de l'entrée en vigueur du monopole, l'Etat assureur aura seul le droit de consentir de nouveaux contrats d'assurances-vie sur tout le territoire de l'Italie. Les contrats conclus jusqu'alors par les sociétés privées ne pourront être modifiés ou annulés sous aucun prétexte, mais les assurés n'auront à réclamer aucune indemnité à l'Etat au cas où leurs assureurs ne tiendraient plus les engagements contractés envers eux.

La commission propose par contre que les assurés conservent le droit d'exiger de leurs assureurs, à la fin de chaque période annuelle, le remboursement des primes déjà payées et des intérêts capitalisés.

Dans un délai de trente jours (la Commission propose quatre-vingt-dix jours) après l'ouverture du nouveau service, toutes les sociétés assureuses — italiennes ou étrangères — devront déposer au bureau de l'enregistrement de leur établissement principal en Italie la liste des polices assurances-vie qu'elles auront en vigueur à ce jour avec des citoyens italiens. La Commission propose en outre que dans un délai de même durée les assurés soient autorisés à s'assurer gratuitement que leurs polices figurent bien sur les relevés en question.

Tout contrat d'assurance conclu contrairement à la présente loi sera sans valeur juridique. Seront en particulier tenues pour telles les polices signées par des Italiens et des sociétés étrangères, sauf si ces Italiens demeurent à l'étranger ou y ont demeuré plus d'une année. Les fraudeurs démasqués seront punis d'une amende de 5 à 20 0/0 (la Commission propose 10 à 20 0/0) de la somme assurée, amende qui sera versée à la Caisse nationale de prévoyance.

Les entreprises assureuses auxquelles la loi nouvelle interdira d'exercer leur industrie n'auront droit à aucune indemnité de la part de l'Etat ; aucune action en justice ne pourra être admise ayant pour objet des compensations ou indemnités quelconques réclamées à l'Etat par les compagnies du fait de la cessation de leurs opérations.

La loi interdit en Italie l'exercice des tontines et autres associations de répartition, nationales ou étrangères. Elles seront dissoutes au début du nouveau régime. Leurs membres pourront retirer leur mise dans le délai de trente jours, passé lequel ils

seront inscrits d'office, pour le montant de leur mise, à la Caisse nationale de prévoyance s'ils sont ouvriers, à l'Institut national des assurances-vie, pour une rente viagère, s'ils ne sont pas ouvriers.

Pour éviter aux compagnies d'entretenir pendant de longues années un personnel uniquement destiné à encaisser des primes et à faire des versements sur les anciens contrats dont le nombre diminuerait chaque année, la Commission propose que l'Institut national des assurances-vie puisse accepter la cession du portefeuille des entreprises privées, à la condition naturellement que ces dernières lui versent le montant intégral des réserves mathématiques correspondant à la durée des contrats en cours, ces réserves étant calculées d'après des règles fixées par décret royal sur la proposition du Conseil d'administration.

L'exposé des motifs du projet ministériel se termine par ces mots :

« L'entreprise que nous vous proposons ne présente aucun risque, aucun péril, aucune atteinte à l'activité industrielle ; bien plus, il en résultera un sentiment de grande sécurité donné à la prévoyance populaire, la possibilité d'une haute œuvre collective au bénéfice d'une grande œuvre sociale. »



Ce projet de loi contient des détails pratiques d'un intérêt certain. C'est un document original.

Mais, sous sa forme actuelle, il pose une question que l'on pourrait résumer ainsi : convient-il d'établir un monopole fiscal basé sur un impôt sur la prévoyance ?

Le gouvernement italien, qui proclame si justement l'intérêt social et individuel de la prévoyance, peut-il, sans en expliquer longuement les raisons, interdire l'exercice de l'assurance mutuelle à prix coûtant, si favorable à son développement ?

Nous aurions voulu sur ces questions des indications détaillées. Mais ni M. Niti, ni M. Giolitti, ni les orateurs socialistes n'ont cru devoir les fournir. Ce regrettable silence sera peut-être rompu au cours de la discussion des articles.

Il est possible d'ailleurs qu'en raison du peu d'importance des bénéfices escomptés, les ministres ne s'attachent pas au système fiscal proposé qui n'est pas, somme toute, le fond même du projet, et qu'ils se rallient à l'assurance à prix de revient par

l'Etat (1), si, après le vote de la loi, ou même avant, les intéressés savent agir en conséquence.

Aussi bien, tel qu'il se présente, le projet marque-t-il un très sérieux progrès dans la voie de la régie directe. Il témoigne d'un état d'esprit nouveau et mérite la plus sympathique attention de tous les amis des services publics.

Etienne BUISSON.

LES ABONNEMENTS D'OUVRIERS SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT BELGE

Par Edgard MILHAUD.

Les chemins de fer peuvent exercer une action économique et sociale d'une immense portée en organisant à bas prix et avec les commodités d'horaire désirables le transport hebdomadaire ou quotidien des ouvriers. A cet égard, le réseau de l'Etat belge a accompli une œuvre d'un intérêt exceptionnel, à laquelle un économiste belge déjà connu par de belles enquêtes sociales, M. Ernest Mahaim, vient de consacrer un ouvrage aussi remarquable par l'importance du sujet que par la rigueur de la méthode, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux* (2).

I. — STATISTIQUES

C'est en 1870 que furent établis sur le réseau de l'Etat belge les coupons d'abonnement hebdomadaires pour ouvriers. Le nombre des coupons fut cette première année de 14.233. En 1880 il était de 335.556 ; en 1890, il s'élevait déjà à 1.188.415, en 1900, à 4.590.980, et en 1907 et 1908, à 6.693.036 et 6.384.243. Progression colossale qui aboutit au double résultat suivant : sur le total des voyageurs du réseau de l'Etat belge, les voyageurs ouvriers abonnés représentent actuellement une proportion de 41 à 42 0/0 (3), et sur le total de la population ouvrière belge les ouvriers utilisant les abonnements représentent une fraction comprise entre le cinquième et le quart (4). Il s'agit bien, on le voit, d' « un phénomène social de première importance » (5).

1. Qui, tout comme le monopole fiscal, garantirait la sécurité de l'assurance et mettrait à la disposition de l'Etat des réserves importantes.

2. *Travaux de l'Institut de Sociologie Solvay*, fascicule 11, Bruxelles, 1910.

3. *Loc. cit.*, p. 38.

4. *Loc. cit.*, p. 49.

5. *Loc. cit.*, Avant-Propos, p. VII.

Dans ses effets, le leader socialiste Emile Vandervelde a cru voir « la révolution la plus profonde, peut-être, qui se soit produite dans le régime du travail, en Belgique, depuis un quart de siècle » (1).

L'extension prise par les abonnements ouvriers provient de leur extrême bon marché dont on peut se rendre compte par les barêmes qui suivent. Ces barêmes se rapportent aux trois grandes catégories d'abonnement : abonnements valables pour un voyage simple par jour — ils sont destinés aux ouvriers qui emploient pour le retour un autre moyen que le chemin de fer et ne sont délivrés que pour des distances ne dépassant pas 20 kilomètres ; — abonnements valables pour un voyage aller et retour par semaine, et abonnements valables pour un voyage aller et retour par jour, ces derniers délivrés seulement pour des distances ne dépassant pas 100 kilomètres. Dans la première et la troisième catégorie on distingue entre les abonnements valables pour six jours et ceux valables pour sept jours, ces derniers destinés aux ouvriers des usines à feu continu qui peuvent avoir à travailler le dimanche.

1° Barême des abonnements valables pour un voyage simple par jour.

Distance en kilomètres	Prix pour		Distance en kilomètres	Prix pour	
	6 jours	7 jours		6 jours	7 jours
	fr. c.	fr. c.		fr. c.	fr. c.
1	0 60	0 75	11	0 85	1 —
2	0 60	0 75	12	0 90	1 —
3	0 60	0 75	13	0 90	1 10
4	0 60	0 75	14	0 95	1 15
5	0 60	0 75	15	1 —	1 15
6	0 65	0 75	16	1 —	1 20
7	0 70	0 80	17	1 —	1 20
8	0 70	0 85	18	1 —	1 20
9	0 75	0 90	19	1 —	1 20
10	0 80	0 90	20	1 05	1 30

Les considérables réductions de prix résultant pour les ouvriers de ces tarifs ressortent des constatations suivantes :

« Ne nous arrêtons pas aux abonnements pour un voyage simple par jour, qui sont les moins utilisés.

« Mais prenons le barême des abonnements pour un voyage aller et retour par semaine. Jusqu'à 7 kilomètres, le prix est exactement le même que celui des billets aller et retour en troisième classe. Du 36ᵉ au 40ᵉ kilomètre, il n'en coûte plus que la moitié,

1. *L'exode rurale et le retour aux champs*, p. 144.

2° Barême des abonnements valables pour un voyage aller et retour par semaine.

Distance en kilomètres	Prix	Distance en kilomètres	Prix	Distance en kilomètres	Prix	Distance en kilomètres	Prix
	fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.
1	0 35	51 à 55	1 15	161 à 165	2 15	271 à 275	3 15
2	0 35	56 à 60	1 20	166 à 170	2 20	276 à 280	3 15
3	0 35	61 à 65	1 25	171 à 175	2 25	281 à 285	3 20
4	0 35	66 à 70	1 30	176 à 180	2 25	286 à 290	3 25
5	0 35	71 à 75	1 35	181 à 185	2 30	291 à 295	3 30
6	0 40	76 à 80	1 35	186 à 190	2 35	296 à 300	3 35
7	0 45	81 à 85	1 40	191 à 195	2 40	301 à 305	3 40
8	0 45	86 à 90	1 45	196 à 200	2 45	306 à 310	3 45
9	0 50	91 à 95	1 50	201 à 205	2 50	311 à 315	3 50
10	0 55	96 à 100	1 55	206 à 210	2 55	316 à 320	3 55
11	0 60	101 à 105	1 60	211 à 215	2 60	321 à 325	3 60
12	0 65	106 à 110	1 65	216 à 220	2 65	326 à 330	3 60
13	0 70	111 à 115	1 70	221 à 225	2 70	331 à 335	3 65
14	0 75	116 à 120	1 75	226 à 230	2 70	336 à 340	3 70
15	0 80	121 à 125	1 80	231 à 235	2 75	341 à 345	3 75
16 à 20	0 85	126 à 130	1 80	236 à 240	2 80	346 à 350	3 80
21 à 25	0 90	131 à 135	1 85	241 à 245	2 85	351 à 355	3 85
26 à 30	0 90	136 à 140	1 90	246 à 250	2 90	356 à 360	3 90
31 à 35	0 95	141 à 145	1 95	251 à 255	2 95	361 à 365	3 95
36 à 40	1 —	146 à 150	2 —	256 à 260	3 —	366 à 370	4 —
41 à 45	1 05	151 à 155	2 05	261 à 265	3 05	371 à 375	4 05
46 à 50	1 10	156 à 160	2 10	266 à 270	3 10		

au 100e le quart, au 200e qu'un peu plus du sixième ; enfin, à la plus grande distance, il donne pour 4 fr. 05 ce qu'un voyageur ordinaire aurait payé 22 fr. 40. A ce taux, le kilomètre parcouru coûte 0 fr. 54.

« Quant aux abonnements pour un déplacement (ou aller et retour) par jour, les billets à six déplacements ne coûtent déjà de 1 à 6 kilomètres que moins de cinq billets simples, et moins de trois billets aller et retour. Puis, à partir du 20e kilomètre, ils n'atteignent plus la valeur de deux billets simples, et dépassent à peine celle d'un billet aller et retour ; au 70e kilomètre, ils coûtent moins qu'un billet simple ; et au maximum, 100 kilomètres, on voit l'Administration offrir douze voyages pour le prix qu'elle demande pour un voyage simple de 83 kilomètres. Le barême descend ainsi jusqu'à un quart de centime par kilomètre (exactement 0,262 centimes).

« Les billets pour sept déplacements par semaine sont encore un peu plus avantageux ; ils aboutissent à 0,257 centimes par kilomètre.

3° Barême des abonnements valables pour un voyage aller et retour par jour.

Distance en kilomètres	Prix pour 6 jours	Prix pour 7 jours	Distances en kilomètres	Prix pour 6 jours	Prix pour 7 jours	Distances en kilomètres	Prix pour 6 jours	Prix pour 7 jours
	fr. c.	fr. c.		fr. c.	fr. c.		fr. c.	fr. c.
1	0 95	1 15	36	1 90	2 20	71	2 60	3 05
2	0 95	1 15	37	1 90	2 20	72	2 65	3 10
3	0 95	1 15	38	1 95	2 25	73	2 65	3 10
4	0 95	1 15	39	1 95	2 25	74	2 65	3 10
5	0 95	1 15	40	2 —	2 30	75	2 70	3 15
6	1 —	1 20	41	2 —	2 35	76	2 70	3 15
7	1 05	1 25	42	2 05	2 35	77	2 70	3 15
8	1 10	1 30	43	2 05	2 40	78	2 70	3 15
9	1 15	1 35	44	2 10	2 40	79	2 70	3 15
10	1 20	1 40	45	2 10	2 45	80	2 75	3 25
11	1 25	1 45	46	2 15	2 45	81	2 75	3 25
12	1 30	1 50	47	2 15	2 50	82	2 80	3 25
13	1 30	1 50	48	2 20	2 55	83	2 80	3 25
14	1 35	1 55	49	2 20	2 55	84	2 80	3 25
15	1 35	1 60	50	2 25	2 60	85	2 85	3 35
16	1 40	1 60	51	2 25	2 60	86	2 85	3 35
17	1 40	1 65	52	2 25	2 65	87	2 90	3 40
18	1 45	1 65	53	2 25	2 65	88	2 90	3 40
19	1 45	1 70	54	2 25	2 70	89	2 90	3 40
20	1 50	1 75	55	2 30	2 70	90	2 95	3 45
21	1 50	1 75	56	2 30	2 70	91	2 95	3 45
22	1 55	1 80	57	2 35	2 75	92	3 —	3 50
23	1 55	1 80	58	2 35	2 75	93	3 —	3 50
24	1 60	1 85	59	2 35	2 75	94	3 —	3 50
25	1 60	1 85	60	2 40	2 80	95	3 05	3 55
26	1 65	1 90	61	2 40	2 80	96	3 05	3 55
27	1 65	1 95	62	2 45	2 85	97	3 10	3 60
28	1 70	1 95	63	2 45	2 85	98	3 10	3 60
29	1 70	2 —	64	2 45	2 85	99	3 10	3 60
30	1 75	2 —	65	2 50	2 95	100	3 15	3 60
31	1 75	2 05	66	2 50	2 95			
32	1 80	2 05	67	2 55	3 —			
33	1 80	2 10	68	2 55	3 —			
34	1 85	2 15	69	2 55	3 —			
35	1 85	2 15	70	2 60	3 05			

« Comparés non plus aux coupons ordinaires ou aller et retour, mais aux *abonnements* ordinaires, les abonnements d'ouvriers présentent également un avantage, mais de moindre importance naturellement. Ainsi, 52 billets de semaine à sept déplacements à la distance de 50 kilomètres coûtent à l'ouvrier 135 fr. 20; l'abonné ordinaire, à cette distance, paie 167 fr. Pour 100 kilo-

mètres, l'abonnement ordinaire est de 212 fr., et 52 billets de semaine, 187 fr. 20. Si l'on suppose que l'abonné ordinaire fait chaque jour son voyage aller et retour, il paie le kilomètre 0,290 centimes, l'ouvrier 0,257 centimes. » (1).

Ajoutons que les tarifs déjà si bas des abonnements ouvriers sont *réduits de 50 pour cent* pour les agréés et ouvriers des chemins de fer de l'Etat. Le prix du kilomètre parcouru tombe ainsi pour ces abonnés, dans le cas des plus grandes distances, à *un huitième de centime.*

Hors de Belgique, on trouverait des réseaux d'Etat — tel l'ancien réseau de l'Etat français (2) — mais on ne trouverait pas de réseau de Compagnie dont les tarifs d'abonnements ouvriers puissent soutenir la comparaison, pour le bon marché, avec ceux de l'Etat belge. En Belgique même, pays où existe aujourd'hui encore une Compagnie privée de chemins de fer d'intérêt général, la *Compagnie du Nord-Belge,* et où existent en outre un certain nombre de compagnies de chemins de fer d'intérêt local groupées dans la *Société Nationale des chemins de fer vicinaux,* il est intéressant de constater qu'un avantage marqué reste à cet égard au réseau de l'Etat, en dépit de l'intérêt certain qu'ont ces compagnies d'échapper le plus possible à des comparaisons désavantageuses, surtout dans des questions intéressant aussi profondément et aussi directement les larges masses de la population. M. Mahaim écrit : « Il n'y a pas de tarif général (d'abonnements ouvriers) imposé par la Société Nationale aux sociétés exploitantes. Celles-ci ont donc des barêmes présentant de grandes différences entre elles. *Tous ceux que nous avons pu connaître étaient sensiblement plus élevés que le barême de l'Etat belge* » (3).

Quant à la Compagnie du Nord-Belge, le même auteur nous dit que le tarif est le même en ce qui concerne les abonnements pour un voyage simple par jour et ceux pour un déplacement par semaine. Mais il ajoute : « Il est légèrement plus élevé pour les abonnements à six et sept déplacements. » Et il fournit le barême de cette catégorie. Nous allons rapprocher de ce barême les prix correspondants du réseau de l'Etat, et dégager les différences et les *pour cents* des différences. On verra que les prix de la Compagnie du Nord-Belge pour cette catégorie d'abonnements de

1. *Ouvr. cité*, pp. 23-26.

2. L'Ouest-Etat, récemment racheté, n'a pas encore modifié le tarif des abonnements ouvriers.

3. *Ouvr. cité*, p. 131.

beaucoup la plus importante de toutes — celle des abonnements à deux voyages quotidiens — sont non pas « légèrement plus élevés », comme le dit trop timidement M. Mahaim, mais *très sensiblement* plus élevés que ceux du réseau de l'Etat.

Abonnements hebdomadaires d'ouvriers sur le réseau de l'Etat belge et sur celui de la Compagnie du Nord-Belge.

Distances en kilomèt	Prix du billet valable pour 6 jours				Prix du billet valable pour 7 jours			
	Etat	Compagnie Nord-Belge	En plus sur le Nord-Belge		Etat	Compagnie Nord-Belge	En plus Sur le Nord-Belge	
			En francs et centimes	En pour cent			En francs et centimes	En pour cent
Kilom.	fr. c. fr. c.	fr. c.	fr. c. fr. c.	0/0	fr. c. fr. c.	fr. c.	fr. c. fr. c.	0/0
1 à 7	0.95-1.05	1.20	0.15-0.25	14.28-26.31	1.15-1.25	1.40	0.15-0.25	12.00-21.76
8 à 12	1.10-1.30	1.60	0.30-0 50	23.00-45.45	1.30-1.50	1.85	0.35 0.55	23.33-42.31
13 à 17	1.30-1.40	1.80	0.40-0.50	28.57-38.46	1.50-1.65	2.10	0.45-0.60	27.89-40.00
18 à 22	1.45-1.55	1.90	0.35-0.45	22.58-31.03	1.65-1.80	2.20	0.40-0.55	22.22-33.33
23 à 27	1.55-1.65	2.00	0.35-0.45	21.21-29.03	1.80-1.95	2.35	0.40-0.55	20.51-30.55
28 à 32	1.70-1.80	2.10	0.30-0.40	16.22-23.53	1.95-2.05	2.45	0 40-0.50	19.51-25.64
33 à 37	1.80-1.90	2.20	0.30-0.40	15.79-22.22	2.10-2.20	2.55	0.35-0.45	16.35-21.43
38 à 42	1.95-2.05	2.30	0.25-0.35	12.19-17.95	2.25-2.35	2.70	0.35-0.45	14.89-20.00
43 à 47	2 05-2.15	2.40	0.25-0.35	11.63-17.07	2.40-2.50	2.80	0.30-0.40	11.00-16.66
48 à 52	2.20-2.25	2.50	0.25-0.30	11.11-13.66	2.55-2.65	2.90	0.25-0.35	10.94-13.72
53 à 57	2 25-2.35	2.60	0.25-0.35	10.64-15.55	2.65-2.75	3.05	0.30-0.40	10.91-15.09
58 à 62	2.35-2.45	2.70	0.25-0.35	10.21-14.89	2.75-2.85	3.15	0.30-0.40	10.53-14.54

L'écart, qui ne tombe jamais au-dessous de 10 0/0, ni même à ce niveau, atteint couramment, dans les premières catégories de distances — celles qui sont de beaucoup les plus fréquentes — 25, 30, 35 0/0, s'élevant même dans certains cas jusqu'à 40, 42, 45 0/0.

Et il faut rappeler, avec M. Mahaim, que « la Compagnie du Nord-Belge ainsi que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux *n'ont pas pu se soustraire à l'exemple de l'Etat* » (133). Sans cette action, sans cette pression, leurs tarifs d'abonnements ouvriers seraient certainement beaucoup plus élevés qu'ils ne le sont. Seul un réseau d'Etat, comme tel, pouvait établir ces conditions d'abonnements si avantageuses qui ont révolutionné les conditions économiques et sociales de la Belgique.

Non pas qu'elles soient pour les chemins de fer de l'Etat onéreuses. « Nulle part, l'administration n'a déclaré que les abonnements hebdomadaires la constituaient en perte » (1). Elle a apparemment ses bonnes raisons pour cela. Et M. Mahaim fait en effet un calcul dont il semble bien résulter que les transports ouvriers ne grèvent pas le budget des chemins de fer de

1. *Ouvr. cité*, p. 28.

l'Etat belge (1). Mais cela ne signifie pas qu'ils soient pour lui une source de bénéfices. Cela ne signifie pas même que, s'ils existaient seuls, en dehors des autres branches du trafic, ils couvriraient leurs frais. M. Liebaert, ministre des chemins de fer, des postes et des télégraphes, a fort clairement caractérisé la situation en disant « que le service des trains ouvriers n'était financièrement et industriellement acceptable qu'à la condition d'être un service accessoire, additionnel, venant s'interposer entre d'autres services qui sont rémunérateurs » (2). Et c'est cela précisément qui ne serait pas possible pour une Compagnie privée, créée pour faire fructifier des capitaux, créée pour le profit ; c'est cela précisément qui n'est pas possible — sous cette forme, dans ces conditions, comme service utile, mais non rémunérateur — que pour une régie d'Etat pour laquelle toute opération est rentable qui, même indifférente pour l'entreprise elle-même, même nulle au point de vue financier, est *socialement* rentable.

II. — Les Effets sociaux.

Les coupons de semaine sont délivrés aux chômeurs qui cherchent un emploi : ils les libèrent du marché du travail local, ils élargissent pour eux, colossalement, le marché du travail ; ils font de tout le pays un seul marché du travail. Condition également

1. « La Section centrale de la Chambre, examinant le budget des chemins de fer en 1905, avait posé la question suivante :

« Evaluer ce que coûtent et ce que rapportent les trains ouvriers, de façon « aussi approximative que possible. »

« Le rapporteur fait suivre cette question des observations suivantes, qu'on peut considérer comme exprimant l'opinion du Département :

« Un autre membre fait observer qu'il ne sera pas possible de donner une « réponse précise à cette question qui nécessiterait la statistique exacte du « nombre de places occupées dans chacun des trains, chose impossible à obtenir.

« Tout ce que l'on peut dire, c'est que les billets ordinaires, simples et aller et « retour rapportent environ 4 centimes par voyageur-kilomètre, les billets à prix « réduits, en dehors des abonnements ouvriers, 2 centimes par kilomètre et « les trains exclusivement ouvriers 0,7 centimes par voyageur-kilomètre ; on « voit par ces chiffres, quelle devrait être la proportion moyenne des trains pour « qu'ils donnent la même recette. » (Chambre, *Documents*, session de 1904-1905, p. 337).

« En d'autres termes, il faudrait six abonnés ouvriers pour chaque place occupée par un voyageur ordinaire ou trois abonnés ouvriers pour un voyageur à prix réduit. Or, *étant donné la fréquente saturation des compartiments d'abonnés à la semaine, cette proportion n'est pas, à première vue, invraisemblable.* » (*Ouvr. cité*, p. 29.)

2. *Annales Parlementaires*, p. 50, Chambre, session 1905-06. Cité par Mahaim, *ouvr. cité*, p. 28.

favorable aux travailleurs, mieux à même de découvrir l'emploi qui leur convient, et aux employeurs, mieux à même de se procurer la main-d'œuvre spéciale qu'il leur faut.

L'emploi trouvé, même à une grande distance, l'ouvrier n'est point tenu de changer de résidence: l'abonnement ouvrier lui permet de se rendre chaque jour à l'usine lointaine. Sa résidence ne dépend plus de son emploi, pas plus que son emploi de sa résidence. Et c'est pour lui une grande libération. Les patrons le savent bien. Un administrateur d'un grand établissement métallurgique du pays de Charleroy déclare à M. Mahaim : « On n'est jamais absolument sûr d'une main-d'œuvre amenée par les trains ouvriers. On ne sait pas si des concurrents ne vont pas vous la prendre, — ou bien si une lubie, un caprice ne passera pas par la tête des abonnés et ne les portera ailleurs, parfois dans d'autres métiers. » « Il enviait, nous confie notre auteur, ces usines qui ont autour d'elles, dans des maisons leur appartenant, un personnel non seulement stable, mais attaché, enchaîné, qui ne peut bouger — et qui doit subir la loi du plus fort » (1). Un autre industriel, de Grammont, « conservateur forcené », lui dit: « Le coupon de semaine, Monsieur, c'est la peste. Aujourd'hui, l'ouvrier n'a plus aucun sentiment d'obéissance ni de discipline. Il n'y a plus moyen de le tenir. Quand on lui fait une observation il vous dit tranquillement: c'est bon, je vais prendre un abonnement et travailler dans le Hainaut » (2).

Au point de vue des salaires, cette liberté de mouvements a une grande importance. Avec une aisance parfaite, les déplacements de main-d'œuvre se font dans le sens des plus hauts salaires. D'où cette conséquence des abonnements ouvriers, pour beaucoup d'ouvriers: un relèvement parfois considérable de leurs conditions de vie. Mais cette conséquence a une contre-partie: pour d'autres catégories d'ouvriers, pour ceux auxquels les premiers viennent faire concurrence, les transports d'ouvriers à bas prix sont une cause d'abaissement des salaires ou d'arrêt ou de diminution dans la hausse des salaires. Le nivellement qui s'établit — et qui, par rayonnement, se généralise, s'universalise — constitue pour les uns un gain et pour les autres une perte. « L'abonnement a un double effet: hausse du prix de la main-d'œuvre là où il est bas, et baisse là où il est haut » (3).

1. *Ouvr. cité*, p. 162.
2. P. 200.
3. P. 176.

De même — et parallèlement, et corrélativement — en même temps qu'il libère l'ouvrier de la pression patronale, il libère le patron de la pression ouvrière. Le patron est mieux à même de se défendre contre les revendications de son personnel par l'appel à des ouvriers du dehors. Un charpentier de Liège disait à M. Mahaim, avec amertume, qu'il ne fallait pas songer à demander aux patrons liégeois une augmentation de 50 centimes par jour. « N'ont-ils pas toute la Hesbaye pour nous remplacer si nous nous regimbions ? » (1)

L'organisation syndicale souffre de cette situation. Notre auteur insiste sur cette idée. « Le syndicat qui a une politique de salaire efficace est animé de « l'égoïsme corporatif » et tend au monopole; pour y arriver, il doit compter au moins la majorité des ouvriers du même métier, et cela ne peut guère se faire tout d'abord que localement. Comment voulez-vous arriver à former un syndicat solide, quand le métier est ouvert, pratiquement, presque à tout le pays » (2). Autre effet des abonnements: « L'ouvrier voyageur habite au loin, court à son train aussitôt la journée finie, n'a pas ses soirées pour assister aux réunions. C'est un étranger. On n'a pas prise sur lui comme sur les regnicoles » (3).

Conséquences graves, certes, des transports ouvriers à bas prix, mais dont il ne faut pas exagérer la portée, M. Mahaim a soin de nous le dire. « Il ne faut pas s'y tromper, cette situation peut n'avoir qu'un temps. Si le nombre des abonnés d'une même région est considérable et si les mêmes individus font constamment le trajet en chemin de fer, la propagande syndicale peut, dans les trains quotidiens, nouer des liens tout aussi forts que la propagande politique. C'est ainsi qu'est né, à Grammont, à 50 kilomètres de tout charbonnage, un syndicat socialiste d'ouvriers mineurs, création inattendue des abonnements.

« Au point de vue exclusivement syndical, on peut même dire que les abonnements faciliteront un jour la création de fédérations nationales de métiers. Ce sont, en effet, des moyens de diffusion. Supposez que le sens corporatif se développe avec force dans un métier ou dans un groupe de métiers similaires, les propagandistes voyageurs sont tout trouvés: ils vont faire tache d'huile sur des régions entières, et ainsi, ce qui est un arrêt momentané du mouvement peut, au contraire, indiquer pour plus tard une avance plus aisée, plus générale » (4).

1. P. 177.
2. P. 178.
3. P. 178.
4. P. 179.

La conséquence de beaucoup la plus importante de la liberté de mouvements créée par les abonnements de semaine, c'est la faculté donnée au rural, si le travail agricole fléchit, si les salaires agricoles baissent, si l'industrie appelle des bras par des salaires plus élevés, d'aller chaque jour travailler dans les centres industriels tout en continuant à habiter, avec sa famille, aux champs. Il *quitte*, quotidiennement, son village, il ne l'*abandonne* pas : grand fait qui domine tout le mouvement démographique belge. Par là, la désertion des campagnes a été entravée et la concentration des masses ouvrières dans les agglomérations urbaines a été considérablement ralentie.

Au détriment de l'industrie, peut-être? Nullement: les abonnements ouvriers lui livrent, partout, nous le savons, la main-d'œuvre dont elle a besoin. Mais pour le plus grand bien de l'agriculture, qui gagne beaucoup à ne pas perdre définitivement les bras que l'industrie lui enlève un jour: car ils lui reviennent aux heures de crise industrielle. « Si l'usine s'est fermée, on va tourner les regards vers la terre jadis nourricière, qui sera peut-être clémente » (1). M. A. Mélot a noté ce fait au Congrès agricole de Namur, en 1901. Voici ses paroles: « Les travailleurs ne sont d'ailleurs pas seuls intéressés au maintien de ces abonnements; ce qui se passe aujourd'hui le démontre. Vous vous rappelez que l'année dernière a été, pour l'industrie nationale, une année de prospérité exceptionnelle; les ouvriers des campagnes ont été attirés en grand nombre, par des salaires toujours plus élevés, dans les grands centres. Aujourd'hui, un certain resserrement se produit dans les affaires, les salaires industriels s'abaissent et nous voyons revenir au village l'ouvrier agricole un instant éloigné. Le nombre des abonnements diminue, les travailleurs des champs retournent naturellement aux travaux de la campagne. Si les coupons à prix réduit n'avaient pas existé, ces ouvriers, pendant la période prospère, auraient été s'établir à demeure dans les centres industriels; la crise naissante en aurait formé une grande armée de sans-travail ; ils auraient été jetés sans ressource sur le pavé des villes » (2).

Ainsi, du même coup, les abonnements de semaine ouvrent à l'agriculture des réservoirs de main-d'œuvre et aux ouvriers de l'industrie sans place des possibilités de travail: double et inappréciable profit pour l'économie nationale et pour l'économie

1. *Ouvr. cité*, p. 175.

1. Compte rendu du Congrès agricole de Namur de 1901, séance du 9 juillet, p. 164. — Cité par Mahaim, p. 275.

sociale. C'est rendre à cette institution un éclatant hommage que de pouvoir dire, comme M. Mahaim : « Le marché du travail — grâce à la concurrence mieux et plus généralement établie, notamment entre l'agriculture et l'industrie — est régularisé par les abonnements, non seulement dans l'espace, d'une localité à une autre, mais dans le temps, d'une période de prospérité à une période de crise... *Nous pouvons considérer comme acquis que les abonnements d'ouvriers tendent à diminuer le chômage et à atténuer les répercussions des crises industrielles sur l'emploi des ouvriers* » (1).

Et n'oublions pas cette autre conséquence si heureuse des abonnements ouvriers : la vie de tant de familles de travailleurs industriels en pleine campagne, en pleine nature. « Au lieu de voir grouiller les enfants dans l'impasse urbaine, les joues pâles et portant les signes évidents de l'anémie, nous les trouvons, roses et les chairs dures, vivant au grand air, jouant et courant le long des routes comme de vigoureux produits de la saine campagne. Et la femme ? Sa vie est-elle plus dure parce qu'au lieu d'être confinée dans un petit logement de ville, avec des étages peut-être à monter vingt fois par jour, elle a, par surcroît, quelques travaux de ferme ou de jardin ? Au contraire ces soins sont ceux d'une vie normale, dont le bénéfice doit se retrouver finalement dans sa santé » (2).

Quant aux ouvriers qui habitent la ville, ils bénéficient indirectement, eux aussi, du maintien à la campagne du foyer des autres : car ils échappent ainsi à ces terribles hausses de loyers dont souffrent tant les prolétaires dans les grandes villes d'autres pays. « Le taux très bas des loyers de logements d'ouvriers en Belgique, écrit M. Mahaim, est un sujet d'étonnement pour tous les étrangers qui s'occupent de la question. Les Anglais et les Allemands, notamment, qui viennent faire des enquêtes chez nous ont toute la peine du monde à admettre nos chiffres.

« On peut louer, dans les environs de Liège, une très jolie petite maison de quatre pièces, plus une cave et un grenier, pour 20 et même 18 francs par mois. Il s'agit d'une construction moderne, et tout à fait confortable. Pour ce prix, dans les villes allemandes, dans les villes anglaises on n'a que des taudis.

« D'où cela provient-il ? D'une quantité de causes : bas prix du terrain, bas prix relatif des matériaux et de la main-d'œuvre règlements bénins sur les bâtisses, impôts modérés, — tous éléments

1. P 175.
2. P. 195.

réduisant le coût de la construction ; l'absence de spéculation immobilière *organisée;* crédit à bon marché, grâce à la loi de 1889 ; faveurs fiscales, etc. Tout cela a de l'influence.

« Mais *nous mentionnerons à part deux causes qui répondent directement des abonnements: absence de grandes agglomérations urbaines et industrielles, réduction relative de la demande de logements par le maintien d'un grand nombre d'ouvriers ruraux à la campagne.....*

« Cette action de nivellement des prix, que nous avons déjà signalée à propos des salaires, prend, en ce qui concerne les loyers de maisons d'ouvriers, une importance sociale de premier ordre. Elle arrête, dans la congestion des centres, ce qui en est la conséquence la plus désastreuse, au point de vue des immigrants : la spéculation féroce en immeubles. Comme les tramways et les chemins de fer vicinaux, elle empêche la formation, autour des cités urbaines, de faubourgs surpeuplés. Elle a son contre-coup sur le prix de la main-d'œuvre elle-même, et sur le prix de la vie en général.

« Aussi, elle entre pour quelque chose dans la proportion, généralement favorable dans notre pays, entre le prix du loyer et le revenu. Alors que dans les villes allemandes on constate fréquemment que l'ouvrier doit consacrer 20 0/0 de son revenu à son loyer, chez nous, la quotité moyenne est de beaucoup inférieure : elle n'atteint que 9,27 0/0 à Herstal en 1904-1907, 11,80 0/0 dans quatre communes suburbaines de Liège. A Liège même, en 1896, dans une enquête où nous avions surtout affaire à des ménages plus pauvres que la moyenne, nous n'arrivions encore qu'à 14 0/0. Cela n'exclut pas, à coup sûr, des cas extrêmes toujours douloureux à constater, mais ils sont chez nous beaucoup plus rares qu'ailleurs.

« *Nous sommes persuadé que les abonnements d'ouvriers, en retenant les ouvrières loin des centres urbains, y sont pour beaucoup* » (1).

III. — Inconvénients et remèdes.

Ces avantages multiples, et considérables, ne vont pas sans quelques inconvénients. Certains ouvriers font des trajets excessifs, qui accroissent démesurément leur journée de travail, les exténuent, ruinent leur santé, désorganisent leur vie de famille. Mais ce sont là des cas exceptionnels : plus de 60 0/0 des abonnés ne

1. P. 195.

restent pas plus d'une heure à une heure et demie par jour en chemin de fer (1). Au reste, vis-à-vis de ces inconvénients — et de cet autre qu'on a signalé : de longues attentes parfois dans les stations, qui risquent de dégénérer en séances à l'estaminet — les pouvoirs publics, s'ils veulent faire leur devoir, ne sont nullement désarmés. M. Mahaim réclame de leur sollicitude des mesures techniques et des mesures de protection légale du travail. Les lignes qu'il leur consacre et les réflexions qu'elles lui suggèrent constituent la conclusion de son étude. Il faut les citer en entier :

« Des mesures techniques : une amélioration des horaires, une multiplication ou un judicieux agencement des trains, peuvent remédier directement et sérieusement à une série d'inconvénients ayant des conséquences lamentables : diminution du nombre d'heures passées dans les trains, diminution des pertes de temps imposées par les défauts de correspondances, et par conséquent diminution des attentes dans les cabarets.

« Nous savons que l'Administration est déjà entrée dans cette voie et que les résultats ont été des plus heureux.

« Mais les règlements, créés naturellement en vue de faciliter les opérations de l'Administration, devraient être aussi revus au point de vue du bien-être moral et matériel des abonnés.

« Il y a, à Remirecourt, par exemple, un café qui a une clientèle énorme et obligée d'abonnés, tout simplement parce que la station ne délivre les coupons de semaine que le dimanche. Les abonnés des villages éloignés, pour ne pas revenir le dimanche, vont déposer leur billet chez le cabaretier, qui se charge, pour eux, d'en faire l'échange. En conséquence, les abonnés viennent tous boire au moins un verre le samedi, en laissant l'ancien coupon, et font de même le lundi matin en reprenant le nouveau. On a calculé que les sommes ainsi dépensées en alcool suffiraient pour rémunérer un employé supplémentaire à la station, qui délivrerait les abonnements le samedi soir et le lundi matin.

« Des mesures de protection légale du travail amenant la réduction et l'uniformisation des heures de travail faciliteraient nécessairement les mesures techniques. Si la journée de travail était raisonnablement réduite dans les industries employant des abonnés, on ne verrait plus ces exemples effrayants de fatigue et de destruction de la vie de famille que nous avons signalés.

« Telles sont, à notre sens, les indications que fournit l'étude de nos abonnements. Nous croyons que c'est dans cette direction

1. P. 184.

qu'il faut faire des réformes, et non essayer de relever les tarifs des longues distances, ou limiter les facilités actuellement offertes.

« Tout au plus pourrait-on songer à restreindre l'aire de drainage des stations, c'est-à-dire à diminuer les longs trajets que certains abonnés ont à faire à pied, après de grands parcours en chemin de fer. Encore faudrait-il prendre des précautions pour que ces restrictions n'atteignissent pas maladroitement et inutilement ceux qui sont à même de faire ces trajets. Ainsi, on pourrait imposer une distance maximum, 5 kilomètres, par exemple, entre l'habitation de l'abonné et la station dans les cas : 1° d'un abonnement *quotidien* comprenant un parcours en train de plus de 75 kilomètres, *s'il dépasse deux heures de train ;* 2° d'absence de vicinal ou de tramways ou de tout autre mode de locomotion approprié.

« Mais toutes les mesures de ce genre devraient être mûrement étudiées et n'être appliquées qu'avec souplesse et discernement.

« Il faut se garder de restreindre les facilités de la masse pour éviter des inconvénients qui ne se démontrent que dans les cas extrêmes et rares.

« On n'empêchera jamais des hommes particulièrement courageux de se comporter en héros. Il y a, actuellement, aux établissements Cockerill, à Seraing, un jeune homme qui suit les cours de l'école industrielle, le soir, et rentre chaque jour à Horion-Hozémont *à pied*. Il part de Seraing à neuf heures du soir et ne peut certainement pas être chez lui avant onze heures. Le matin, il doit partir à cinq heures. Il se dit enchanté de ce régime et il compte bien le suivre jusqu'au bout de ses études, dans deux ans. Les abonnements ne sont pas en cause ici. Mais faut-il songer à interdire absolument des pratiques de ce genre, qui sont, en définitive, des leçons d'énergie, de ténacité, de volonté ?

« De même, il y a des abonnés dont les fatigues seraient surhumaines si elles étaient destinées à durer, mais sont supportables parce que temporaires. Il serait excessif, à notre sens, de les voir interdire d'une manière générale, étant donné surtout le grand nombre de voyageurs occasionnels parmi les abonnés.

« Aussi, ne cherchons pas à restreindre, à prohiber, à revenir en arrière ; cherchons à améliorer, à rendre commode, facile, sans contre-coup nuisible, un instrument de progrès qui s'est formé tout seul et qui fait partie intégrante de notre économie nationale » (1).

1. P. 206-207.

L'étude de cet « instrument de progrès » comporte pour l'étranger bien des enseignements. Le plus précieux, pour les pays qui subissent aujourd'hui encore le triste régime des concessions, c'est assurément cette constatation faite par M. Mahaim, au terme de ses recherches, que cette institution d'un si haut intérêt « est due, à n'en pas douter, au fait que depuis l'origine la plus grande partie du réseau des chemins de fer belges *est exploitée par l'Etat, qui, fatalement, vise moins au bénéfice financier qu'à l'avantage social* » (1).

Edgard MILHAUD.

CHRONIQUE

ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE

La caisse publique du Canton de Vaud.

De *La Revue,* de Lausanne, 6 mai 1911 (2) :

Les résultats de nos établissements d'Etat d'assurance immobilière et mobilière pour 1910 sont très satisfaisants.

Les indemnités allouées en 1910 s'élèvent à 632.494 fr. pour les bâtiments et à 358.687 fr. pour le mobilier. Il y a eu 248 incendies ou commencements d'incendies. Dans les indemnités sus-indiquées, les établissements industriels figurent pour 327.965 fr. (bâtiments) et 129.204 fr. (mobilier).

Le fonds de réserve de l'assurance immobilière est monté de 7.996.184 francs à 9.008.422 fr., celui de l'assurance mobilière de 4.459.494 fr. à 4.880.849 fr.

Toutefois il y aurait lieu, pour établir les bénéfices réels de l'exercice, d'amoindrir ces chiffres de 260.189 fr. pour les bâtiments et de 89.796 pour le mobilier, si l'on tient compte d'indemnités non encore réglées pour de gros sinistres survenus à la fin de 1910.

Nous extrayons les renseignements qui suivent du rapport de notre service cantonal des assurances pour 1910 :

A la date du 19 février 1910, le Conseil d'Etat et la compagnie d'assurances *Le Phœnix de Londres* ont adopté un contrat de réassurance aux termes duquel l'établissement cantonal donne en réassurance le 30 0/0 de tous les risques bâtiments et mobiliers assurés et reçoit de la Compagnie le 30 0/0 de toutes les indemnités de sinistres reconnues et acceptées par lui. En outre, dans tous les cas où le surplus des indemnités de sinistres, soit le 70 0/0 des sinistres totaux survenus au cours d'une même année, dépassera le 0,80 0/00 pour les bâtiments et le 0,60 0/00 pour le mobilier des sommes non réassurées par *Le Phœnix,* ce dernier s'engage à rembourser le 60 0/0 de l'excédent.

1. P. 204.
2. Voir notre article sur *La nationalisation de l'assurance-incendie en Suisse*, dans le n° 8 des *Annales* (t. II, p. 45).

Ce contrat est fait pour une durée de 4 ans et 10 mois, à partir du 1er mars 1910; il continuera ses effets d'année en année s'il n'est pas dénoncé par l'une ou par l'autre des parties six mois avant son échéance.

En présence de l'accumulation sans cesse croissante des risques sur le territoire de notre canton, il devenait prudent de chercher contre les grandes catastrophes toujours possibles, de plus fortes garanties que celles que notre établissement pouvait fournir. Le système combiné de quote et d'excédents a paru être celui qui présentait le plus d'avantages pour notre établissement.

L'établissement d'assurance continue à contribuer dans une large mesure au développement des installations de défense contre l'incendie. Il a été présenté en 1910 75 demandes de subsides pour installations de réservoirs, d'hydrantes, de paratonnerres, pour achat de pompes, etc. 64 subsides ont été alloués à titre définitif, pour une somme de 141.765 fr., dont 137.586 fr. pour construction de réservoirs et hydrantes. Les subsides totaux alloués et payés dès l'entrée en vigueur de la loi du 17 janvier 1905 s'élèvent à 702.202 fr.

Les causes renvoyées aux tribunaux pour malveillance ou imprudence ont eu pour résultats: 2 condamnations à 4 ans de réclusion; 1 condamnation à 15 mois de réclusion; 1 condamnation à 10 jours d'emprisonnement; 1 à 5 jours d'emprisonnement; 2 acquittements; 1 renvoi au Conseil d'Etat, pour irresponsabilité.

Le contrôle des installations électriques a enregistré une augmentation toujours plus considérable du nombre des appareils utilisant l'énergie électrique. C'est le cas, en particulier, pour les lampes à incandescence dont le nombre s'est accrû d'environ 50.000 et dont la puissance lumineuse a atteint un total de près de 4 1/2 millions de bougies. Le nombre des lampes à arc tend à diminuer; on emploie de plus en plus des lampes à filaments métalliques.

Le contrôle continue à faire surveiller les cinématographes. A la suite d'une série d'accidents, la surveillance a été étendue aux ascenseurs et aux monte-charge.

LA FÉDÉRATION DES RÉGIES MUNICIPALES ITALIENNES

Origines et Statuts.

Le compte rendu sténographique du Congrès national tenu les 21 et 22 mai 1910, à Vérone (1), qui vient de paraître, contient l'étude suivante sur les origines et l'organisation de la Fédération des régies municipales italiennes.

Bien que donnant satisfaction en ce qui concernait l'idée essentielle de reconnaître à la commune le droit d'assumer directement la direction de tous les services publics ayant nettement le caractère de services obligatoires et même de certains autres services à caractère exclusivement industriel, la loi sur les municipalisations avait cependant suscité un sentiment de désillusion et de méfiance, car l'arme donnée aux communes devenait, par les imperfections de la loi et surtout du règlement, d'une efficacité médiocre ou nulle.

1. *Federazione delle aziende municipalizzate. — Origini e statuto della Federazione. — Resoconto stenografico del congresso nazionale tenutosi nei giorni 21-22 maggio 1910.* — Voir notre article sur *Le premier Congrès des régies municipales italiennes*, t. II, p. 320.

Peu nombreux étaient les rachats de services publics confiés à des concessionnaires les dispositions de l'article 25 étant trop favorables au capital privé et un service déjà concédé à d'autres pour de longues années ne pouvant, à moins de conditions spéciales dans les conventions, être entrepris par la commune avec des perspectives de bénéfice certain, d'autant plus que cet article 25 oblige la commune à restituer au concessionnaire tout le bénéfice possible en 20 ans.

D'autre part, les quelques municipalisations qui eurent lieu, soit par suite de la cessation naturelle des conventions, soit par la création de nouveaux services, rencontraient dans la loi de 1903 tout un attirail bureaucratique qui, pesant, imparfait, ne convenant nullement à des entreprises de caractère exclusivement industriel, en entravait le fonctionnement et nuisait à leur facile développement. Les dispositions relatives aux contrats, à l'ingérence des communes, à la comptabilité financière, au statut du personnel (pour n'indiquer que les questions principales) ne s'inspiraient certainement pas des besoins des nouvelles institutions qu'on voulait réglementer, mais uniquement de la considération de la commune, qui donne à ces institutions leur raison d'être, et dont on avait envisagé la nature d'une façon absolue.

Il se créa ainsi une législation qui ou bien n'est pas scrupuleusement observée ou bien entraîne de grands frais de personnel pour mettre en pratique toutes ses prescriptions, et, par là, enlève aux entreprises elles-mêmes leur vitalité et leur liberté de mouvement.

Ces entreprises, si l'on voulait que les communes en profitassent entièrement comme d'une source de nouvelles recettes, il fallait au contraire les placer le plus possible dans les conditions de l'industrie privée; il fallait faire en sorte que pût s'établir entre les diverses entreprises d'une même industrie une coopération bien comprise, avantageuse pour toutes, mais spécialement pour celles de moindre importance. Car il ne résulte pas de la législation actuelle que plusieurs régies municipales puissent se réunir pour les achats de houille, de lampes électriques, de fil de cuivre, pour l'échange du personnel de contrôle sur les tramways : une récente délibération semblerait même établir le contraire. En effet, l'Usine municipale du gaz de Mantoue ne produit pas assez de coke pour la consommation des habitants, et, manquant de locaux suffisants, il lui faut vendre au fur et à mesure toute sa production ; c'est là une source d'affaires très lucratives pour les revendeurs : car, tandis que le riche fait sa provision pendant l'été, l'ouvrier, qui achète à la semaine, parfois même au jour le jour, le coke dont il a besoin, est obligé de recourir à ces revendeurs qui en profitent pour élever les prix. La commission administrative, approuvée par le Conseil municipal, croit pouvoir intervenir et fait figurer dans son budget un compte pour l'achat de coke aux usines qui en ont en surabondance, compte auquel en correspond un autre, de montant égal, pour la vente. Cette opération, on le voit, n'aurait pas nui aux finances de l'usine et lui aurait permis, sauf à augmenter par la suite le montant des frais généraux, de favoriser les classes peu aisées qui n'auraient plus eu à passer par l'intermédiaire des revendeurs.

L'autorité supérieure, par une délibération qu'il serait utile de reproduire, a refusé son approbation parce que, d'après elle, la municipalisation a uniquement pour but la production du gaz et la vente des sous-

produits provenant de l'usine même, laquelle ne peut, dit cette délibération, se faire marchande de coke. Avec ce raisonnement, il est impossible à une régie municipale de céder à d'autres, pour les vendre, les sous-produits qu'elle a en trop ; et, avec un peu de bonne volonté, on pourrait dénier aussi aux usines électriques le droit d'acheter par grandes quantités de nouvelles lampes à filament métallique (ce qui ferait considérablement baisser les prix) pour les céder à prix coûtant à leur clientèle dans le but de généraliser, en le facilitant, l'emploi de la lumière électrique. On pourrait encore, toujours en partant de ce raisonnement, déclarer absurde que plusieurs régies puissent se réunir afin de fournir des capitaux à une fabrique travaillant les sous-produits des usines à gaz ou fabriquant des lampes principalement pour les entreprises électriques municipalisées.

Ces limitations qui s'opposent au développement économique du principe moderne et démocratique de la municipalisation, cette interprétation qui, assimilant les régies municipales aux œuvres de bienfaisance qui ne peuvent sortir des dispositions établies par leurs fondateurs, leur enlève la possibilité d'agir comme des entreprises industrielles et les facilités qu'elles devraient avoir en toute justice (puisque les bénéfices qu'elles réalisent sont toujours en faveur de la collectivité), tout cela a fait naître dans l'esprit du professeur Ugo Scalori la conviction qu'une Fédération des régies municipales serait des plus utiles. Et les études préparatoires commencèrent avec l'active collaboration de l'ingénieur Giuseppe Orefici, qui accueillit avec enthousiasme cette idée, et avec l'appui d'un comité constitué par les principales régies municipales de la Lombardie.

Le comité d'organisation entendait tout d'abord restreindre aux seules régies spéciales le droit de faire partie de la future Fédération ; mais, considérant que les chefs-lieux de provinces peuvent aussi avoir, et ont, des services gérés « in economia » (1), services qui, sans avoir assez d'importance pour rendre obligatoire, aux termes de la loi de 1903, la création d'une régie spéciale, ont cependant une importance économique souvent supérieure à celle des régies spéciales de petites villes, le comité décida d'admettre également dans la Fédération ces chefs-lieux de provinces.

Et par le rapport ci-dessous, suivi d'un projet de statuts dont on trouvera plus loin la rédaction définitive, le comité convoqua les représentants des régies communales et des chefs-lieux de provinces à une première assemblée à Brescia, passant ainsi de la période de préparation à celle de l'action.

Rapport au sujet d'une Fédération des Régies communales italiennes

Messieurs,

Après la loi sur la municipalisation des services publics il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Il ne suffit pas d'avoir coordonné les efforts faits par les communes pour améliorer ces services en les soustrayant à la domination d'industriels privés : il faut encore perfectionner le système législatif, industrialiser ces nouveaux organismes et les faire profiter de tout ce que l'expérience (bien que brève) a pu nous apprendre.

1. Cf. pour l'explication de ce terme le numéro 17 des *Annales de la Régie Directe*, p. 328.

Le programme de la Fédération, déjà tracé par ses promoteurs, nous semble pouvoir être exposé à votre approbation sous la forme résumée que voici:

1° Faire connaître, d'une manière autorisée et convaincante, les défauts de la loi sur la municipalisation des services publics, afin d'obtenir des règles mieux adaptées au but industriel des entreprises, celles-ci devant être organisées de façon à inspirer aux communes le désir de passer de l'exploitation *in economia* à la régie autonome, et de façon à faciliter la prise en régie directe des services exercés par des concessionnaires;

2° Coopération et assistance, sous toutes les formes convenables et nécessaires, aux communes désireuses d'assumer un service, en tâchant d'obtenir qu'il soit rendu légal de débuter par l'exploitation *in economia* pour passer ensuite à la régie autonome;

3° Organisation des régies autonomes en une Fédération industrielle, semblable aux fédérations d'entreprises privées, pour permettre une entente dans le domaine technique et industriel ; car les résultats que l'on obtient en unissant ses efforts sont de beaucoup supérieurs à ceux que peut donner l'action individuelle de n'importe quelle entreprise.

La loi sur la municipalisation, due à l'heureuse initiative de l'honorable Giolitti, répondait aux idées d'alors, lesquelles étaient empreintes d'une certaine défiance à l'égard de cette nouvelle forme d'exploitation des services publics. Ce manque d'approbation unanime devait nous amener à déplorer aujourd'hui une bureaucratie excessive qui rend impossible la rapidité de mouvement, condition essentielle pour la prospérité des entreprises commerciales, ainsi qu'une obscurité dans l'expression et parfois même dans la conception de la loi et du règlement, obscurité telle que, pour les interpréter, il faut souvent, et quelquefois inutilement, recourir à la discussion parlementaire, enfin, des conceptions économiques restreignant trop l'intérêt de la commune pour le calcul des indemnités à payer aux concessionnaires lors de rachats de services.

Nous n'entrerons pas ici dans une démonstration détaillée de ces défauts de la loi, car cela nous mènerait trop loin. Qu'on pense seulement aux innombrables démarches administratives que doit faire une commune désireuse de municipaliser un service, même si elle a déjà adopté l'exploitation *in economia*; à la foule de visa émanant de multiples autorités tutrices, la plupart du temps incompétentes dans les matières essentiellement techniques qu'elles sont appelées à juger; à la nécessité, absurde pour une entreprise commerciale, de discuter publiquement au conseil municipal les engagements par contrats liant pour plus d'une année, ce qui les rend impossibles; à l'inutilité (pour les entreprises elles-mêmes) de la comptabilité financière qui a comme conséquence naturelle une bureaucratie entravant le développement industriel et une restriction fort nuisible au déploiement d'une activité qu'on ne peut comparer à celle d'une véritable administration publique. C'est que le gouvernement a voulu créer des contrôles en calquant les nouvelles règles sur le type de celles qui étaient adoptées pour les communes: mais, tandis que celles-ci distribuent la richesse en pourvoyant aux services publics, les entreprises municipalisées doivent produire la richesse par le fait même qu'elles pourvoient au service. Et c'est là une différence dont il fallait tenir compte, car si l'on imposait aux entreprises industrielles toutes les dispositions

législatives adoptées pour nos services communaux, on les frapperait gravement dans leur vitalité même et dans leur développement.

Dans ses grandes lignes, la loi est des plus estimables, et si le règlement d'administration publique ne s'est pas maintenu dans les mêmes tendances, c'est peut-être parce que ceux qui l'ont rédigé ont été entraînés, par les habitudes d'esprit contractées dans leur travail normal de fonctionnaires, à imposer une bureaucratie inopportune et en contradiction avec l'esprit même de la loi.

Cette différence de mentalité a fait que le règlement n'a pas réussi à compléter et à expliquer la loi conformément à la discussion parlementaire. Pour ne citer que les points les plus saillants, voici l'article 1, d'après lequel on ne voit pas si les services figurant dans l'énumération sont les seuls qui puissent être municipalisés ou bien si la commune peut en assumer encore d'autres; de même, l'article 9 ne fixe pas d'une façon explicite la période durant laquelle un conseiller municipal ne peut être nommé employé de l'entreprise, et l'article 5 ne s'exprime pas clairement au sujet de la qualité précise du président, car, dans la discussion parlementaire, on avait admis comme possible qu'un conseiller municipal présidât la commission spéciale. Enfin, — pour ne pas faire d'autres remarques —, il faut noter que, en cas de dissolution du conseil municipal, le président de la commission n'a plus qu'à attendre les événements et que le commissaire royal se substitue à lui: une fois le conseil réélu, l'ancien président rentre dans ses foyers.

Mais ce qui est particulièrement défectueux, c'est la manière dont est réglée la très importante question des rachats. Si la commune doit indemniser le concessionnaire de tous les bénéfices qu'il perd et si celui-ci peut augmenter d'une façon fictive le montant de ces bénéfices en déclarant au fisc une somme plus élevée, — quitte à payer un peu plus d'impôt, — tout passage d'un service de l'exploitation privée à l'exploitation par la commune menace de se ramener pour celle-ci à une affaire désastreuse. De plus, si l'on doit (ce qui ne fait pas de doute) appliquer dans leur intégrité les paroles de l'honorable Giolitti, c'est-à-dire s'il faut considérer comme revenu net affirmé le revenu non diminué du passif, alors, dans le cas du rachat d'un établissement dont la commune acquiert la propriété d'année en année, l'application intégrale de l'article 25 cause au concesseur un dommage assez grave.

L'aide que notre Fédération doit apporter aux communes ne se manifestera pas seulement lorsqu'il s'agira de municipaliser un service, en leur fournissant des données, des informations sûres, des règlements et tout ce qui pourra leur être nécessaire. La Fédération devra continuer son œuvre de conseillère lorsque la commune aura effectivement assumé le service. Ce sera là une aide efficace et qu'apprécieront particulièrement ceux qui ont été les premiers à étudier et à appliquer la prise en régie directe d'un service.

En attendant, de même que les communes qui ont des services gérés *in economia* pourront trouver dans la Fédération une aide technique et industrielle, de même la Fédération pourra tirer de ces communes mêmes les matériaux d'observations pratiques ayant rapport à ce mode de gestion. Car les dispositions de la loi sur la municipalisation relatives aux communes possédant des services de ce genre ne sont pas non plus parfaites. Ne pouvant en faire ici un examen détaillé, nous renvoyons à

la discussion qui eut lieu au dernier congrès des communes italiennes, où cette importante question fut traitée dans toute son ampleur.

Du reste comme preuve des imperfections qui se manifestent soit par l'excessive bureaucratie soit par le peu de sens pratique de la loi, ainsi que par les difficultés créées aux communes qui veulent passer de la gestion *in economia* à la régie autonome, il est à noter que (d'après l'Annuaire statistique des villes italiennes 1907-1908) le nombre des services en régie spéciale est de 74 pour toute l'Italie, chiffre bien faible, même si l'on considère que les régies spéciales préexistantes à la loi de 1903 étaient au nombre de 31. Il s'est produit une augmentation d'un peu moins de 10 régies par an, alors que le nombre des services gérés *in economia* est de 3.005.

Indiquons enfin l'avantage que les entreprises municipalisées auront à se fédérer pour se donner l'organisation adoptée par les entreprises privées, lesquelles savent trouver tant de profit dans une défense collective de leurs intérêts. La Fédération pourra, en effet, être divisée en autant de sections qu'il y aura de catégories d'entreprises, et chacune de ces sections devra pourvoir à la tutelle des intérêts spéciaux à chaque catégorie. Considérons par exemple les usines à gaz. Personne n'ignore combien leur prospérité dépend, presque exclusivement, du prix et de la qualité du combustibe. Or, presque toutes les usines achètent aux importateurs et, bien que les contrats soient faits avec circonspection, avec des garanties, il se produit fréquemment des contestations: si, au contraire, les achats pouvaient être effectués en commun et directement à la mine, l'économie de frais de transport et la certitude d'avoir une bonne qualité seraient des avantages d'une très haute importance. De plus, tandis que chaque usine, prise isolément, est aujourd'hui presque dépourvue des moyens d'utiliser les sous-produits, — les installations nécessaires à cet effet ne pouvant donner des résultats convenables que si elles ont été faites pour une grande quantité de matières à transformer, — il pourra exister un établissement commun qui se substituera aux acheteurs actuels.

Enfin, on peut encore indiquer, à titre d'exemples, les ententes entre diverses municipalités pour l'utilisation des forces hydrauliques, l'échange permanent du personnel de contrôle entre les entreprises de tramways, les combinaisons plus faciles qui pourront se produire pour la création de tramways intercommunaux, etc., etc.

Messieurs,

Ce que veulent les promoteurs de la Fédération, ce n'est pas faire de la théorie: ils veulent, avec le précieux concours de messieurs les maires et des conseils municipaux, réaliser une œuvre pratique, une œuvre d'un haut et immédiat intérêt pour le principe de la municipalisation. Arriver à ce que la loi sur la municipalisation des services publics règle la vie de nos entreprises avec plus de netteté dans la pensée, plus d'uniformité dans les critériums, plus de liberté dans l'administration; donner aux communes qui ont des services exploités *in economia* des dispositions mieux adaptées aux nécessités de ces services; réaliser, dans le domaine technique et administratif, une utile coopération entre les associés; établir par des statistiques une démonstration claire et réelle de l'utilité du principe: telle est la tâche de la Fédération que nous vous proposons de

former. Ce que nous voulons, ce n'est pas des privilèges, mais une situation qui ne soit pas inférieure, au point de vue administratif, à celle des entreprises privées; pas une autonomie entière, absolue, mais l'abolition de ces contrôles qui annihilent toute initiative; pas une organisation administrative laissée à la faculté des entreprises elles-mêmes, mais la suppression de cette bureaucratie actuelle qui les arrête à chaque pas et fait monter les dépenses de personnel à un chiffre supérieur au chiffre normal dans les entreprises privées.

Mais la tâche principale, la tâche la plus urgente que devra se fixer la Fédération, c'est évidemment l'étude des modifications qu'il faut apporter à la loi afin de la rendre pratique et de l'adapter à la nature spéciale des institutions auxquelles elle doit servir.

Et ce ne sera certes pas une tâche facile et brève que de formuler d'une façon concrète les desiderata à soumettre au législateur, et ce n'est pas d'un seul coup que les régies municipales arriveront, dans le domaine technique et industriel, à une entente capable de fournir d'utiles matériaux. Mais l'enthousiasme avec lequel a été accueillie la théorie de la municipalisation, et la valeur des principes économiques qu'elle renferme, nous sont une garantie que la nouvelle Fédération atteindra les buts qu'elle s'est proposée.

Brescia, novembre 1909.

Le comité d'initiative:

Professeur Ugo Scalori, député au Parlement ;
Dario Ferrari, avocat, maire de Crémone ;
Carlo Tarlarini, ingénieur, adjoint au maire de Milan;
G. Orefici, ingénieur, président des régies municipales de Brescia;
A. Franceschi, ingénieur, président du Conseil d'administration du service communal du gaz de Mantoue;
Luigi Monti, président du Conseil d'administration du service d'éclairage de Mantoue;
G. Vittorio avocat, président du Conseil d'administration du service communal du gaz de Pavie;
Docteur G. Terzi, président du Conseil d'administration du service des tramways et du funiculaire de Bergame;
Mario Cattaneo, avocat, directeur de la société des habitations populaires de Milan;

Vittore Ghedini, *rapporteur,*
Secrétaire général des régies municipales de Brescia.

Premier Congrès a Brescia

Pour constituer la Fédération qui peut toujours réunir un nombre variable de membres et qui a comme objectif la tutelle d'intérêts économiques d'une importance vitale pour les communes, le nombre des adhésions ne fut pas limité. Quiconque a lu le rapport fait au Congrès international de sciences administratives de Bruxelles (1910) sur la vie et les œuvres de l'Association des communes italiennes, peut se convaincre par les données suivantes que la formation de cette Association si utile et aujourd'hui si importante, de même que toutes les manifestations analogues d'activité civique, n'a pas rencontré une adhésion générale et immé-

diate. Tel a été encore le cas cette fois-ci: au Congrès de Brescia, sur 141 communes ou régies susceptibles de participer à la Fédération, 68 seulement envoyèrent leur adhésion, à savoir: les communes d'Alexandrie, Arezzo, Ascoli Piceno, Bergame, Brescia, Bellune, Bologne, Come, Crémone, Cantanzaro, Catane, Florence, Forli, Gênes, Lecce, Mantoue, Milan, Massa Carrara, Naples, Padoue, Palerme, Pavie, Parme, Piombino, Pesaro, Pise, Ravenne, Reggio Emilia, Rome, Rovigo, Sienne, Trévise, Udine, Venise, Vérone, Vicence ; et les régies municipales : usine à gaz d'Acqui, usine à gaz d'Alba, usine à gaz d'Asti, tramway funiculaire de Bergame, usine à gaz de Bologne, régies municipales de Brescia, cantine sociale de Canneto Pavese, éclairage à l'acétylène de Cervia, régies d'éclairage de Come, usine à gaz de Crema, habitations populaires de Crevalcore, usine électrique de Fabriano, pharmacie de Fivizzano, gaz et eaux de Forli, pharmacie de Guastalla, usine à gaz de Imola, usine à gaz de Mantoue, usine à gaz de Massa, habitations populaires de Milan, usine électrique de Monopoli, usine électrique de Parme, usine à gaz de Pavie, usine à gaz et usine électrique de Reggio Emilia, pharmacie de Reggio Emilia, four normal de Rovigo, usine électrique de Terni, service intérieur des bateaux à vapeur de Venise, usine électrique de Vérone, eaux et usine électrique de Vicence, usine à gaz et téléphones de Voghera.

Dans ce Congrès a été approuvé le rapport publié ci-dessus, lequel indique sous une forme synthétique les buts de la Fédération. Le Congrès a également élaboré les statuts suivants :

Statuts de la Fédération des régies municipales italiennes.

Article premier. — La Fédération se compose des régies spéciales italiennes appartenant aux communes et des services *in economia* appartenant aux chefs-lieux de provinces qui y adhéreront. Le Comité de direction de la Fédération aura la faculté d'admettre, après avoir reconnu l'importance des services gérés *in economia,* les autres communes qui en feront la demande.

Art. 2. — La Fédération a pour but :

De perfectionner les dispositions légales relatives aux régies autonomes et aux services *in economia*, en vue d'une bonne organisation administrative facilitant de plus en plus leur développement industriel ;

De réaliser une coopération entre les associés dans le domaine technique, industriel, administratif et légal, pour développer les services publics et favoriser leurs intérêts économiques.

Art. 3. — La cotisation annuelle obligatoire pour chaque régie spéciale ou groupe d'entreprises (à condition que ce groupe soit administré par une seule commission), ainsi que pour chaque commune et chaque chef-lieu de province, est fixée à 50 lires. Pour les autres communes admises sur leur demande, cette cotisation annuelle sera réduite à 25 lires, si elles ont moins de 10.000 habitants.

Art. 4. — La représentation des associés dans les assemblées revient aux présidents pour les régies spéciales et sociétés autonomes, et aux maires pour les communes. Mais les unes et les autres ont la faculté de déléguer un autre représentant au lieu de ceux indiqués ci-dessus. Dans tous les cas, chaque représentant n'aura pas droit à plus de 3 voix, quel que soit le nombre des mandats reçus.

Art. 5. — Les assemblées générales des membres de la Fédération seront ordinaires ou extraordinaires. Les premières auront lieu au printemps de chaque année, les autres quand le Comité de direction les jugera opportunes ou quand elles seront réclamées par un cinquième au moins des associés.

Pour toute assemblée, le Comité enverra à chaque associé une circulaire indiquant les sujets qui y seront traités. Ces circulaires seront envoyées un mois avant la convocation, pour les assemblées ordinaires, et au moins quinze jours avant, pour les assemblées extraordinaires. Les circulaires d'invitation devront mentionner si l'assemblée est ordinaire ou extraordinaire.

Dans toute assemblée ordinaire, on discutera l'œuvre du Comité de direction et ses propositions, les sujets présentés par les associés eux-mêmes, le renouvellement des membres du Comité, le budget de la Fédération, le lieu où se tiendra l'assemblée suivante.

Art. 6. — Le Comité de direction de la Fédération se composera de 11 membres choisis parmi les présidents et les maires; ces derniers pourront déléguer un adjoint qui conservera ses fonctions au Comité durant tout le temps où le maire lui-même les aurait exercées. Le Comité choisira dans son sein un président et un vice-président. Pour tous les membres du Comité, le fait de perdre leurs fonctions respectives de présidents ou maires n'entraînera la déchéance de leurs fonctions au Comité qu'à la fin de l'année en cours. Les nominations seront faites pour trois ans et le renouvellement total du Comité aura lieu à la fin de chaque période triennale.

Si, par suite de démissions ou d'autres événements, le Comité se trouve réduit à moins de six membres, les associés devront être convoqués pour nommer les membres nécessaires Les nouveaux membres ainsi élus resteront en fonctions jusqu'à la fin de la période triennale en cours.

Art. 7. — Le Comité dirige la Fédération, détermine les moyens d'atteindre les buts qu'elle se propose, nomme des commissions spéciales, traite les affaires et rédige les règlements intérieurs.

Art. 8. — Pour le personnel que le Comité de direction jugera nécessaire de prendre, les conditions de salaire, de nomination et autres seront réglées par le Comité lui-même.

Art. 9. — Les questions que les associés voudraient voir discuter en assemblée ordinaire devront être soumises au Comité de direction pour le mois de février au plus tard. Les modifications qu'on voudrait apporter aux présents statuts ne seront discutées que dans des séances ordinaires qui — pour ce but — ne seront valides que s'il s'y trouve présent ou représenté au moins un cinquième des associés. Toujours pour des modifications aux statuts, les séances sur deuxième convocation seront valables quel que soit le nombre des associés présents.

Il ne sembla pas, à ce premier Congrès, opportun de nommer définitivement le Comité de direction; du reste, en considération de l'œuvre efficace accomplie par le Comité d'initiative et, par suite, comme témoignage de confiance et pour lui permettre de mener à bonne fin l'organisation commencée, on maintint en fonctions ce Comité en lui adjoignant de nouveaux membres, de sorte que le Comité provisoire fut composé des personnalités suivantes :

Professeur Ugo Scalori, nommé par acclamation président d'honneur;

Dario Ferrari, avocat; Carlo Tarlarini, ingénieur; Guiseppe Orefici, ingénieur; A. Franceschi, ingénieur; L. Monti, G. Vittorio, avocat ; Dr G Terzi; M. Cattaneo, avocat; Baldassare Vareton; Dr L.-F. Tretti; R. Biondi, ingénieur; I. Montanari; L. Nartona; G. Giovannini.

L'œuvre de ce Comité ne fut pas seulement une œuvre d'organisation; il prépara aussi le Congrès de Vérone par des rapports que l'on peut lire dans le compte rendu sténographique de ce Congrès.

L'œuvre du Comité, commencée par la réunion de Brescia le 13 décembre 1909, a porté rapidement ses fruits. Puisse l'action du gouvernement s'inspirer à un même degré des nécessités senties et réelles des régies municipales, pour une législation plus ouverte aux légitimes aspirations d'institutions modernes.

LE CHÈQUE POSTAL

Son emploi pour le paiement des impôts à Hanovre.

Nous lisons dans le *Schereizerisches Zentralbatt für Staats-und Gemeinde-Verwaltung* du 18 février 1911 :

L'emploi du chèque postal pour le paiement des impôts de la ville de Hanovre a donné d'excellents résultats. Dans le dernier trimestre, il a été effectué par chèque postal 44.000 versements d'impôts représentant une somme de 2.350.000 marks. Le nombre des versements opérés directement aux caisses des percepteurs a été de 33.270, représentant une somme de 1.490.000 marks. Il fut remis aux collecteurs 68.000 quittances d'impôt à recouvrer. Sur ce nombre, 40.000 formant un total de 1.040.000 marks purent être encaissées. Dans 23.000 cas, les collecteurs laissèrent au domicile des intéressés un avertissement auquel était jointe une formule de chèque. Les caisses des percepteurs de la ville présentent, au total et en chiffres ronds, 130.000 comptes d'impôts, dont 117.270 furent réglés dans le cours du trimestre, de sorte qu'il n'en reste plus qu'environ 12.000 à régler. La plupart des contributions dont le montant est peu élevé sont encore recouvrées par des collecteurs, et il est probable qu'il en sera encore de même pendant assez longtemps. E. M.

BIBLIOGRAPHIE

MUNICIPIO DI VERONA. *I Servizi Pubblici assunti in economia e in azienda speciale dal Comune (Monographia)*. 276 p., gr. in-8, Vérone 1911.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler de l'œuvre si intéressante accomplie par la ville de Vérone dans le domaine de la régie directe (t. II, page 322-324). A l'exposé de cette œuvre, la municipalité de cette ville vient de consacrer un bel ouvrage, qui fournit sur chaque régie toutes les données statistiques et techniques utiles. On ne saurait trop féliciter la municipalité de Vérone de cette heureuse initiative. Sa publication rendra de grands services. Nous en donnerons dans nos prochaines chroniques de larges extraits. E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.

3e Année N° 29 Septembre 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LES ABONNEMENTS D'OUVRIERS SUR LES RÉSEAUX D'ÉTAT ET SUR LES RÉSEAUX DES COMPAGNIES EN FRANCE ET EN BELGIQUE

Par Edgard MILHAUD.

La France et la Belgique présentent des conditions exceptionnellement favorables à une étude de l'action exercée par le régime des chemins de fer sur les conditions générales, et plus particulièrement sur les prix des abonnements ouvriers.

Dans l'un et l'autre pays, les deux systèmes d'exploitation, la régie directe et l'exploitation privée, coexistent, en sorte que des comparaisons sont possibles non pas seulement d'un pays à l'autre, mais à l'intérieur de chaque pays.

D'autre part, ils coexistent dans des conditions différentes, une large prépondérance appartenant en Belgique à la régie directe et en France à l'exploitation privée: et on pourra rechercher les conséquences de la prépondérance de l'un et de l'autre système.

Troisième circonstance favorable: En Belgique et dans l'une des régions françaises, desservie par un réseau spécial — la région du Nord — les conditions économiques sont les mêmes; ainsi se trouve assurée, du moins en ce qui concerne d'une part ce réseau français et d'autre part les réseaux belges, la légitimité parfaite de la comparaison.

Enfin, la Compagnie qui exploite ce réseau est précisément la même qui exploite en Belgique l'unique réseau d'intérêt général encore abandonné à l'exploitation privée, la Compagnie française du Nord: fait auquel les différences que nous constaterons entre les deux réseaux en ce qui concerne le régime des abonnements ouvriers emprunteront un intérêt tout particulier.

En ce qui concerne la France, une remarque préliminaire s'impose. Deux réseaux sont aujourd'hui exploités par l'Etat dans ce pays, l'ancien réseau de l'Etat, en régie directe depuis 1883, et le réseau de l'Ouest, dit aujourd'hui réseau de l'Ouest-Etat, dont la reprise n'a eu lieu qu'en 1908. Ce second réseau en est encore à la phase de transition, et il a notamment conservé jusqu'ici le régime des abonnements d'ouvriers en vigueur sous l'ancienne Compagnie: mesure commandée sans doute par la crainte que l'application du tarif beaucoup plus bas de l'ancien réseau de l'Etat

n'entraînât pour lui un surcroît de trafic que l'état présent de ses lignes et de ses installations ne lui permettrait pas de supporter. Ce ne sera donc pas le tarif du nouveau réseau de l'Etat — hérité d'une Compagnie — mais bien celui de son ancien réseau, celui que l'Etat a librement et de lui-même établi pour ses lignes, que nous mettrons en parallèle avec ceux des Compagnies et que nous considérerons comme représentant seul véritablement la politique du réseau de l'Etat français en matière d'abonnements d'ouvriers.

La comparaison du régime en vigueur sur les réseaux des Compagnies — françaises et belge — et des réseaux des deux Etats, français et belge, nous conduit aux constatations suivantes :

1° Les abonnés ouvriers ne sont admis sur les réseaux des Compagnies françaises que dans certains trains, du matin et du soir, expressément désignés, ceux que l'on appelle couramment les *trains ouvriers*. Sur le réseau de l'Etat belge, ils sont admis dans tous les trains ordinaires « où la présence des abonnés ouvriers n'est pas de nature à entraver la marche régulière du service » (1). Il y a donc une réserve ; mais ce n'est qu'une réserve : la règle, c'est l'admission à tous les trains ordinaires. Sur le réseau de l'Etat français, c'est le régime belge, moins la réserve : les abonnés ouvriers peuvent prendre tous les trains ordinaires, sans exception.

Sur le réseau belge de la Compagnie du Nord, celui que l'on appelle couramment le réseau du Nord-Belge ou même le réseau de la Compagnie du Nord-Belge (2), la règle est la même que sur le réseau de l'Etat belge, alors que sur le réseau français de la Compagnie du Nord la règle n'est pas la même que sur le réseau de l'Etat français, mais au contraire est la même que sur les réseaux des autres Compagnies françaises.

2° Admis exclusivement dans certains trains, les abonnés ouvriers des Compagnies françaises ne sont point assurés que dans quelques semaines, dans quelques jours ils y seront encore admis. La Compagnie en décidera à son gré. « Les ouvriers et ouvrières munis de ces cartes, stipule le règlement de la Compagnie d'Orléans, prendront place dans les compartiments de 3e classe, aux trains expressément désignés au tableau de la marche des trains *à chaque changement de service* (3) ». Nous retrouvons, littéralement, le même texte dans les conditions d'abonnement de la Compagnie du

1. Ernest Mahaim, *Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, p. 18.

2. Appellation incorrecte, vu qu'il n'y a pas de Compagnie spéciale, même juridiquement, pour ce réseau : il est directement exploité par la Compagnie française du Nord.

3. Chemin de fer de Paris à Orléans. Extrait du Tarif spécial G. V. n° 3, § 8, p. 10.

Midi (1). La Compagnie P.-L.-M. dit de même: « Les cartes ne peuvent être utilisées que pour les trains qui sont indiqués *à chaque changement de service* sur les affiches de la marche des trains (2) ». Les Compagnies du Nord et de l'Est font grâce du détail: « à chaque changement du service ». Bien que l'abandon de ces mots ne change rien au fond des choses, on leur sait gré de cette pudeur. On voit quelle est la sécurité donnée à l'ouvrier qui veut travailler en ville tout en habitant la campagne: non seulement il n'a droit qu'à certains trains, mais il ne sait pas s'il aura droit demain à ces mêmes trains, c'est-à-dire s'il pourra arriver chez son patron à l'heure. Sa place est à la merci des décisions prises par la Compagnie « à chaque changement de service ». Rien de tel, naturellement, — ceci dépend de ce qui précède, — ni sur le réseau de l'Etat français, ni sur le réseau de l'Etat belge, ni sur le réseau du Nord-Belge.

3° Sur le réseau de l'Etat français et sur celui de l'Etat belge — imité en ce point encore par le Nord-Belge — les abonnements d'ouvriers sont délivrés, sous la seule réserve d'un maximum de distance, pour tous les parcours possibles, alors que sur les réseaux de plusieurs des Compagnies françaises — Midi, Est, ancienne Compagnie de l'Ouest — ils ne sont délivrés que pour un certain nombre de trajets arrêtés par la Compagnie. Donc, tandis que en Belgique et en France, l'Etat — qui est pourtant l'organe des intérêts généraux — laisse une entière liberté aux déplacements, aux mouvements de la main-d'œuvre et ne s'arroge pas le droit de les diriger, de les canaliser, voici qu'en France des Compagnies de chemins de fer — sociétés financières constituées pour faire fructifier des capitaux — décident des localités entre lesquelles il y a lieu d'établir des courants de main-d'œuvre et confisquent capricieusement la liberté d'établissement des ouvriers (3).

4° Pour la série illimitée des parcours permis aux abonnés ouvriers sur les réseaux des Etats français et belge et sur le réseau du Nord-Belge, le tarif est fixé par un barème uniforme, commun, mathématiquement applicable à tous les trajets, tandis que les

1. Chemins de fer du Midi. Tarif spécial G. V. n° 3, ch. IV, p. 6.

2. Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Tarif spécial G. V. n° 3, § 5, p. 80.

3. Sur le réseau de la Compagnie du Midi, le nombre des parcours pour lesquels sont délivrés des abonnements ouvriers est extrêmement minime. Et nous voyons que la Compagnie n'hésite pas, si elle y voit quelque avantage, à le diminuer encore. Ainsi, le 1er septembre 1911, d'un trait de plume, elle supprime les abonnements d'Auch à Fleurance et d'Auch à Lectoure. (Chemins de fer du Midi, Tarif spécial G. V. n° 3, p. 6, feuillet supplémentaire du 1er septembre 1911.)

Compagnies françaises qui viennent d'être citées ont des prix spéciaux pour chaque trajet, et des prix fixés parfois d'une manière entièrement arbitraire. Ainsi, sur le réseau de la Compagnie de l'Est, l'abonnement de Saint-Germain à Vaucouleurs (distance 7 kilomètres) coûte 0 fr. 90, quand celui de Nançois-Trouville à Velaines (distance 6 kilomètres) coûte 1 franc, et celui de Ciry-Cermoise à Venizec (distance également 6 kilomètres) coûte 1 fr. 10. De Bayou à Varangéville-Saint-Nicolas (26 kilomètres) le prix est de 2 francs, et de Frouard à Toul (25 kilomètres seulement) il est de 2 fr. 50. De Mars-la-Tour à Moutiers, 20 kilomètres coûtent 1 fr. 70 et d'Andun-le-Roman à Mormant, un parcours identique de 20 kilomètres coûte 2 fr. 25, soit un tiers plus cher.

Ainsi, la Compagnie, après avoir choisi entre les localités et décidé de celles entre lesquelles elle entend établir un mouvement de la main-d'œuvre, gradue des encouragements selon son bon plaisir.

5° Le réseau de l'Etat belge (suivi par celui du Nord-belge) et le réseau de l'Etat français ont deux catégories de cartes d'abonnement hebdomadaire : les cartes donnant droit à six déplacements (ou aller et retour) par semaine, soit douze voyages, et les cartes donnant droit à sept déplacements, les premières naturellement meilleur marché que les secondes. Les Compagnies françaises ne font que cette distinction pourtant si rationnelle : elles n'ont qu'une carte d'abonnement, la carte valable sept jours (1).

6° Si nous nous attachons spécialement à celles des Compagnies françaises qui ont des barèmes (les Compagnies du Nord, de l'Orléans et du P.-L.-M.), entre leurs barêmes et ceux des deux réseaux d'Etat (ainsi que du Nord-belge), nous constatons une importante différence de méthode. Dans les barèmes des Compagnies françaises, un même prix répond à toute une série de distances. Voici, par exemple, celui de la Compagnie du Nord :

De 0 à 5 kilomètres	fr.	1.00
De 6 à 11 —		4.30
De 12 à 18 —		2.05
De 19 à 25 —		2.80
De 26 à 32 —		3.60
De 33 à 40 —		4.30

Quand la distance passe de 11 à 12 kilomètres, le prix passe brusquement de 1 fr. 40 à 2 fr. 05 ; de 32 à 33 kilomètres, il bondit

1. Est-il besoin de noter que la carte à prix réduit pour six jours constitue, économiquement, un encouragement au repos hebdomadaire, et que le système des Compagnies françaises contient l'encouragement contraire ?

Distances en kilomètres	Etat Belge									Cies de l'Orléans et du P.-L.-M.			
	Prix pour		Prix pour		mparaison avec le Nord belge					Comparaison avec l'Etat français			
					our 6 jours		Pour 7 jours			Pour 6 jours		Pour 7 jours	
	6 jours	7 jours	6 jours	7 jours	F ncs	0/0	Francs	0/0		Francs	0/0	Francs	0/0
1	0.95	1.15	0.35	0.40	—0.20	—16.66	—0.40	—28.57	1.—	+0.65	+187.71	+0.60	+150.—
2	0.95	1.15	0.40	0.45	—0.20	— 16.66	—0.40	—28.57	1.—	+0.60	+155.—	+0.55	+122.22
3	0.95	1.15	0.45	0.50	—0.20	—16.66	—0.40	—28.57	1.—	+0.55	+122.22	+0.50	+100.—
4	0.95	1.15	0.45	0.55	—0.20	—16.66	—0.40	—28.57	1.—	+0.55	+122.22	+0.45	+ 81.81
5	0.95	1.15	0.50	0.60	—0.20	—16.66	—0.40	—28.57	1.—	+0.50	+100.—	+0.40	+ 66.66
6	1.—	1.20	0.60	0.70	—0.20	—16.66	—	—	1.—	+0.40	+ 66.66	+0.30	+ 42.86
7	1.05	1.25	0.70	0.80	—0.20	—16.66	—	—	1.—	+0.30	+ 42.86	+0.20	+ 25.—
8	1.10	1.30	0.80	0.95	—0.20	—12.50	—0.45	—24.32	1.30	+0.50	+ 62.50	+0.35	+ 36.84
9	1.15	1.35	0.90	1.05	—0.20	—12.50	—0.45	—24.32	1.30	+0.40	+ 44.44	+0.25	+ 23.81
10	1.20	1.40	1.—	1.15	—0.20	—12.50	—0.45	—24.32	1.30	+0.30	+ 30.—	+0.15	+ 13.04
11	1.25	1.45	1.05	1.20	—0.20	—12.50	—0.45	—24.32	1.60	+0.55	+ 52.38	+0.40	+ 33.33
12	1.30	1.50	1.10	1.30	—0.45	+27.50	+0.20	+10.81	1.60	+0.50	+ 45.45	+0.30	+ 23.08
13	1.30	1.50	1.20	1.40	—0.25	+13.88	—0.05	— 2.38	1.60	+0.40	+ 33.33	+0.20	+ 14.29
14	1.35	1.55	1.25	1.45	—0.25	+13.88	—0.05	— 2.38	1.90	+0.65	+ 52.—	+0.45	+ 32.09
15	1.35	1.60	1.35	1.55	0.25	+13.88	—0.05	— 2.38	1.90	+0.55	+ 40.74	+0.35	+ 22.58
16	1.40	1.60	1.35	1.60	—0.25	+13.88	—0.05	— 2.38	1.90	+0.55	+ 40.74	+0.30	+ 18.75
17	1.40	1.65	1.40	1.65	0.25	+13.88	—0.05	— 2.38	1.90	+0.50	+ 35.71	+0.25	+ 15.15
18	1.45	1.65	1.45	1.70	0.15	+ 7.90	—0.15	— 6.82	2.20	+0.75	+ 51.73	+0.50	+ 29.41
19	1.45	1.70	1.55	1.80	+0.90	+ 7.90	+0.60	+27.27	2.20	+0.65	+ 41.94	+0.40	+ 22.22
20	1.50	1.75	1.60	1.85	+0.90	+ 7.90	+0.60	+27.27	2.20	+0.60	+ 37.50	+0.35	+ 18.92
21	1.50	1.75	1.65	1.90	+0.90	+ 7.90	+0.60	+27.27	2.20	+0.55	+ 33.33	+0.30	+ 15.79
22	1.55	1.80	1.65	1.95	+0.90	+ 7.90	+0.60	+27.27	2.50	+0.85	+ 51.51	+0.55	+ 28.21
23	1.55	1.80	1.70	2.—	+0.80	+40.—	+0.45	+19.15	2.50	+0.80	+ 47.06	+0.50	+ 25.—
24	1.60	1.85	1.70	2.—	+0.80	+40.—	+0.45	+19.15	2.50	+0.80	+ 47.06	+0.50	+ 25.—
25	1.60	1.85	1.75	2.05	+0.80	+40.—	+0.45	+19.15	2.50	+0.75	+ 42.86	+0.45	+ 21.95
26	1.65	1.90	1.80	2.10	+1.60	+80.—	+1.25	+53.19	2.80	+1.—	+ 55.55	+0.70	+ 38.10
27	1.65	1.95	1.85	2.15	+1.60	+80.—	+1.25	+53.19	2.80	+0.95	+ 51.35	+0.65	+ 30.23
28	1.70	1.95	1.90	2.20	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	2.80	+0.90	+ 47.37	+0.60	+ 27.27
29	1.70	2.—	1.95	2.25	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	2.80	+0.85	+ 43.59	+0.55	+ 24.24
30	1.75	2.—	1.95	2.30	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	3.10	+2.15	+ 11.03	+0.80	+ 34.78
31	1.75	2.05			1.50	+71.43	+1.25	+51.43	3.10				
32	1.80	2.05			1.50	+71.43	+1.25	+51.43	3.10				
33	1.80	2.10			2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.10				
34	1.85	2.15			2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
35	1.85	2.15			2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
36	1.90	2.20			2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
37	1.90	2.20			2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
38	1.95	2.25			2.—	+86.96	+1.60	+59.26	3.70				
39	1.95	2.25			2.—	+86.96	+1.60	+59.26	3.70				
40	2.—	2.30			2.—	+86.96	+1.60	+59.26	3.70				
41	2.—	2.35											
42	2.05	2.35											
43	2.05	2.40											
44	2.10	2.40											
45	2.10	2.45											
46	2.15	2.45											
47	2.15	2.50											
48	2.20	2.55											
49	2.20	2.55											
50	2.25	2.60											
51	2.25	2.60											
52	2.25	2.65											
53	2.25	2.65											
54	2.25	2.70											
55	2.30	2.70											
56	2.30	2.70											
57	2.35	2.75											
58	2.35	2.75											
59	2.35	2.75											
60	2.40	2.80											
61	2.40	2.80											
62	2.45	2.85											
Moyennes						+34.30		+20.07			+ 51.52		+38.76

Prix des abonnements d'ouvriers sur les réseaux d'Etat et sur les réseaux des Compagnies en France et en Belgique

Distances en kilomètres	Etat Belge		Etat Français						Cie du Nord Belge						Cie du Nord Français													Cie de l'Orléans et du P.-L.-M.				
	Prix pour		Prix pour		Comparaison avec l'Etat belge				Prix pour		Comparaison avec l'Etat belge					Comparaison avec l'Etat français				Comparaison avec l'Etat belge				Comparaison avec le Nord belge					Comparaison avec l'Etat français			
					Pour 6 jours		Pour 7 jours				Pour 6 jours		Pour 7 jours			Pour 6 jours		Pour 7 jours		Pour 6 jours		Pour 7 jours		Pour 6 jours		Pour 7 jours			Pour 6 jours		Pour 7 jours	
	6 jours	7 jours	6 jours	7 jours	Francs	0/0	Francs	0/0	6 jours	7 jours	Francs	0/0	Francs	0/0		Francs	0/0	Francs	0/0	Francs	0/0	Francs	0/0	Francs	0/0	Francs	0/0		Francs	0/0	Francs	0/0
1	0.95	1.15	0.35	0.40	−0.60	−63.15	−0.75	−65.22	1.20	1.40	+0.25	+26.31	+0.25	+21.76	1.—	+0.65	+185.71	+0.60	+150.—	+0.05	+5.26	−0.15	−13.04	0.20	−16.66	−0.40	−28.57	1.—	+0.65	+187.71	+0.60	+150.—
2	0.95	1.15	0.40	0.45	−0.55	−57.89	−0.70	−60.86	1.20	1.40	+0.25	+26.31	+0.25	+21.76	1.—	+0.60	+155.—	+0.55	+122.22	+0.05	+5.26	−0.15	−13.04	−0.20	16.66	−0.40	−28.57	1.—	+0.60	+155.—	+0.55	+122.22
3	0.95	1.15	0.45	0.50	−0.50	−52.63	−0.65	−56.52	1.20	1.40	+0.25	+26.31	+0.25	+21.76	1.—	+0.55	+122.22	+0.50	+100.—	+0.05	+5.26	−0.15	−13.04	−0.20	−16.66	−0.40	−28.57	1.—	+0.55	+122.22	+0.50	+100.—
4	0.95	1.15	0.45	0.55	−0.50	−52.63	−0.60	−52.17	1.20	1.40	+0.25	+26.31	+0.25	+21.76	1.—	+0.55	+122.22	+0.45	+81.82	+0.05	+5.26	−0.15	−13.04	−0.20	−16.66	−0.40	−28.57	1.—	+0.55	+122.22	+0.45	+[illegible]
5	0.95	1.15	0.50	0.60	−0.45	−47.37	−0.55	−47.82	1.20	1.40	+0.25	+26.31	+0.25	+21.76	1.—	+0.50	+100.—	+0.40	+66.66	+0.05	+5.26	−0.15	−13.04	−0.20	−16.66	−0.40	−28.57	1.—	+0.50	+100.—	+0.40	+66.66
6	1.—	1.20	0.60	0.70	−0.40	−40.—	−0.50	−41.66	1.20	1.40	+0.20	+20.—	+0.25	+20.83	1.40	+0.80	+133.33	+0.70	+100.—	+0.40	+40.—	+0.20	+16.66	0.20	16.66	—	—	1.—	+0.40	+66.66	+0.30	+42.86
7	1.05	1.25	0.70	0.80	−0.35	−33.33	−0.45	−36.—	1.20	1.40	+0.15	+14.28	+0.15	+12.—	1.40	+0.70	+100.—	+0.60	+75.—	+0.35	+33.33	+0.15	+12.—	−0.20	−16.66			1.—	+0.30	+42.86	+0.20	+25.—
8	1.10	1.30	0.80	0.95	−0.30	−27.27	−0.35	−26.92	1.60	1.85	+0.50	+45.45	+0.55	+42.31	1.40	+0.60	+75.—	+0.45	+47.37	+0.30	+27.27	+0.10	+16.92	−0.20	−12.50	−0.45	−24.32	1.30	+0.50	+62.50	+0.35	+36.84
9	1.15	1.35	0.90	1.05	−0.25	−21.74	−0.30	−22.22	1.60	1.85	+0.45	+39.13	+0.50	+37.77	1.40	+0.50	+55.55	+0.35	+33.33	+0.25	+21.74	+0.05	+3.63	−0.20	−12.50	−0.45	24.32	1.30	+0.40	+44.44	+0.25	+23.81
10	1.20	1.40	1.—	1.15	−0.20	−16.66	−0.25	−17.85	1.60	1.85	+0.40	+33.33	+0.45	+32.14	1.40	+0.40	+40.—	+0.25	+21.74	+0.20	+16.66	—	—	−0.20	−12.50	−0.45	−24.32	1.30	+0.30	+30.—	+0.15	+13.04
11	1.25	1.45	1.05	1.20	−0.20	−16.—	−0.25	−17.24	1.60	1.85	+0.35	+28.—	+0.40	+27.59	1.40	+0.35	+33.33	+0.20	+16.66	+0.15	+12.—	−0.05	−3.45	−0.20	−12.50	−0.45	−24.32	1.60	+0.55	+52.38	+0.40	+33.33
12	1.30	1.50	1.10	1.30	−0.20	−15.38	−0.20	−13.33	1.60	1.85	+0.30	+23.—	+0.35	+23.33	2.05	+0.95	+86.36	+0.75	+57.60	+0.75	+57.69	+0.55	+36.66	+0.45	+27.50	+0.20	+10.81	1.60	+0.50	+45.45	+0.30	+23.08
13	1.30	1.50	1.20	1.40	−0.10	−7.54	−0.10	−6.66	1.80	2.10	+0.50	+38.46	+0.60	+40.—	2.05	+0.85	+70.83	+0.65	+46.43	+0.75	+57.69	+0.55	+36.66	+0.25	+13.88	−0.05	2.38	1.60	+0.40	+33.33	+0.20	+14.29
14	1.35	1.55	1.25	1.45	−0.10	−7.26	−0.10	−6.45	1.80	2.10	+0.45	+33.33	+0.55	+35.48	2.05	+0.80	+65.60	+0.60	+41.38	+0.70	+51.85	+0.50	+32.26	+0.25	+13.88	−0.05	−2.38	1.90	+0.65	+52.—	+0.45	+32.09
15	1.35	1.60	1.35	1.55	—	—	−0.05	−3.12	1.80	2.10	+0.45	+33.33	+0.50	+31.25	2.05	+0.70	+51.85	+0.50	+32.26	+0.70	+51.85	+0.45	+28.12	+0.25	+13.88	−0.05	−2.38	1.90	+0.55	+40.74	+0.35	+22.58
16	1.40	1.60	1.35	1.60	−0.05	−3.57	—	—	1.80	2.10	+0.40	+28.57	+0.50	+31.25	2.05	+0.70	+51.85	+0.45	+28.12	+0.65	+46.43	+0.45	+28.12	+0.25	+13.88	−0.05	−2.38	1.90	+0.55	+40.74	+0.30	+18.75
17	1.40	1.65	1.40	1.65	—	—	—	—	1.80	2.10	+0.40	+28.57	+0.45	+27.88	2.05	+0.65	+46.43	+0.40	+24.24	+0.65	+46.43	+0.40	+24.24	+0.25	+13.88	−0.05	−2.38	1.90	+0.50	+35.71	+0.25	+15.15
18	1.45	1.65	1.45	1.70	—	—	+0.05	+3.03	1.90	2.20	+0.45	+31.03	+0.55	+33.33	2.05	+0.60	+41.38	+0.35	+20.59	+0.60	+41.38	+0.40	+24.24	+0.15	+7.90	−0.15	−6.82	2.20	+0.75	+51.73	+0.50	+29.41
19	1.45	1.70	1.55	1.80	+0.10	+6.87	+0.10	+5.88	1.90	2.20	+0.45	+31.03	+0.50	+29.41	2.80	+1.25	+80.65	+1.—	+55.55	+1.35	+41.38	+1.10	+64.71	+0.90	+7.90	+0.60	+27.27	2.20	+0.65	+41.94	+0.40	+22.22
20	1.50	1.75	1.60	1.85	+0.10	+6.66	+0.10	+5.61	1.90	2.20	+0.40	+26.66	+0.45	+25.71	2.80	+1.20	+75.—	+0.95	+51.35	+1.30	+86.66	+1.05	+60.—	+0.90	+7.90	+0.60	+27.27	2.20	+0.60	+37.50	+0.35	+18.92
21	1.50	1.75	1.65	1.90	+0.15	+10.—	+0.15	+8.57	1.90	2.20	+0.40	+26.66	+0.45	+25.71	2.80	+1.15	+69.69	+0.90	+47.37	+1.30	+86.66	+1.05	+60.—	+0.90	+7.90	+0.60	+27.27	2.20	+0.55	+33.33	+0.30	+15.79
22	1.55	1.80	1.65	1.95	+0.10	+6.45	+0.15	+8.33	1.90	2.20	+0.35	+22.58	+0.40	+22.22	2.80	+1.15	+69.69	+0.85	+43.69	+1.25	+80.65	+1.—	+55.55	+0.90	+7.90	+0.60	+27.27	2.50	+0.85	+51.51	+0.55	+28.21
23	1.55	1.80	1.70	2.—	+0.15	+9.68	+0.20	+11.11	2.—	2.35	+0.45	+29.03	+0.55	+30.55	2.80	+1.10	+64.70	+0.80	+40.—	+1.25	+80.65	+1.—	+55.55	+0.80	+40.—	+0.45	+19.15	2.50	+0.80	+47.06	+0.50	+25.—
24	1.60	1.85	1.70	2.—	+0.10	+6.25	+0.15	+8.11	2.—	2.35	+0.40	+25.—	+0.50	+27.03	2.80	+1.10	+64.70	+0.80	+40.—	+1.20	+75.—	+0.95	+51.35	+0.80	+40.—	+0.45	+19.15	2.50	+0.80	+47.06	+0.50	+25.—
25	1.60	1.85	1.75	2.05	+0.15	+9.37	+0.20	+10.81	2.—	2.35	+0.40	+25.—	+0.50	+27.03	2.80	+1.05	+60.—	+0.75	+36.58	+1.20	+75.—	+0.95	+51.35	+0.80	+40.—	+0.45	+19.15	2.50	+0.75	+42.86	+0.45	+21.95
26	1.65	1.90	1.80	2.10	+0.15	+9.90	+0.20	+10.52	2.—	2.35	+0.35	+21.21	+0.45	+23.68	3.60	+1.80	+100.—	+1.50	+71.43	+1.95	+118.18	+1.70	+89.47	+1.60	+80.—	+1.25	+53.19	2.80	+1.—	+55.55	+0.70	−38.10
27	1.65	1.95	1.85	2.15	+0.15	+9.99	+0.20	+10.26	2.—	2.35	+0.35	+21.21	+0.40	+20.51	3.60	+1.75	+94.59	+1.45	+67.44	+1.95	+118.18	+1.65	+86.66	+1.60	+80.—	+1.25	+53.19	2.80	+0.95	+51.35	+0.65	+30.23
28	1.70	1.95	1.90	2.20	+0.20	+11.76	+0.25	+10.82	2.10	2.45	+0.40	+23.53	+0.50	+25.64	3.60	+1.70	+89.47	+1.40	+63.63	+1.90	+111.76	+1.65	+86.66	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	2.80	+0.90	+47.37	+0.60	+27.27
29	1.70	2.—	1.95	2.25	+0.25	+11.76	+0.25	+12.50	2.10	2.45	+0.40	+23.53	+0.45	+22.50	3.60	+1.65	+84.62	+1.35	+60.—	+1.90	+111.76	+1.60	+80.—	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	2.80	+0.85	+43.59	+0.55	+24.24
30	1.75	2.—	1.95	2.30	+0.20	+11.43	+0.30	+15.—	2.10	2.45	+0.35	+20.—	+0.45	+22.50	3.60	+1.65	+84.62	+1.30	+56.52	+1.85	+105.71	+1.60	+80.—	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	3.10	+2.15	+11.03	+0.80	+34.7[illegible]
31	1.75	2.05							2.10	2.45	+0.35	+20.—	+0.40	+19.51	3.60					+1.85	+105.71	+1.55	+75.61	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	3.10				
32	1.80	2.05							2.10	2.45	+0.30	+16.22	+0.40	+19.51	3.60					+1.80	+100.—	+1.55	+75.61	+1.50	+71.43	+1.25	+51.43	3.10				
33	1.80	2.10							2.20	2.55	+0.40	+22.22	+0.45	+21.43	4.30					+2.50	+138.88	+2.20	+104.76	+2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.10				
34	1.85	2.15							2.20	2.55	+0.35	+19.92	+0.40	+18.60	4.30					+2.45	+132.43	+2.15	+100.—	+2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
35	1.85	2.15							2.20	2.55	+0.35	+19.92	+0.40	+18.60	4.30					+2.45	+132.43	+2.15	+100.—	+2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
36	1.90	2.20							2.20	2.55	+0.30	+15.79	+0.35	+16.35	4.30					+2.40	+126.32	+2.10	+95.45	+2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
37	1.90	2.20							2.20	2.55	+0.30	+15.79	+0.35	+16.35	4.30					+2.40	+126.32	+2.10	+95.45	+2.10	+95.45	+1.75	+68.63	3.40				
38	1.95	2.25							2.30	2.70	+0.35	+17.95	+0.45	+20.—	4.30					+2.35	+120.53	+2.05	+91.11	+2.—	+86.96	+1.60	+59.26	3.70				
39	1.95	2.25							2.30	2.70	+0.35	+17.95	+0.45	+20.—	4.30					+2.35	+120.53	+2.05	+91.11	+2.—	+86.96	+1.60	+59.26	3.70				
40	2.—	2.30							2.30	2.70	+0.30	+15.—	+0.40	+17.39	4.30					+2.30	+115.—	+2.—	+86.96	+2.—	+86.96	+1.60	+59.26	3.70				
41	2.—	2.35							2.30	2.70	+0.30	+15.—	+0.35	+14.89																		
42	2.05	2.35							2.30	2.70	+0.25	+12.19	+0.35	+14.89																		
43	2.05	2.40							2.40	2.80	+0.35	+17.07	+0.40	+16.66																		
44	2.10	2.40							2.40	2.80	+0.30	+14.28	+0.40	+16.66																		
45	2.10	2.45							2.40	2.80	+0.30	+14.28	+0.35	+14.29																		
46	2.15	2.45							2.40	2.80	+0.25	+11.63	+0.35	+14.29																		
47	2.15	2.50							2.40	2.80	+0.25	+11.63	+0.30	+12.—																		
48	2.20	2.55							2.50	2.90	+0.30	+13.66	+0.35	+13.72																		
49	2.20	2.55							2.50	2.90	+0.30	+13.66	+0.35	+13.72																		
50	2.25	2.60							2.50	2.90	+0.25	+11.11	+0.30	+11.54																		
51	2.25	2.60							2.50	2.90	+0.25	+11.11	+0.30	+11.54																		
52	2.25	2.65							2.50	2.90	+0.25	+11.11	+0.25	+9.43																		
53	2.25	2.65							2.60	3.05	+0.35	+15.55	+0.40	+15.09																		
54	2.25	2.70							2.60	3.05	+0.35	+15.55	+0.35	+12.96																		
55	2.30	2.70							2.60	3.05	+0.30	+13.04	+0.35	+12.96																		
56	2.30	2.70							2.60	3.05	+0.30	+13.04	+0.35	+12.96																		
57	2.35	2.75							2.60	3.05	+0.25	+10.64	+0.30	+10.91																		
58	2.35	2.75							2.70	3.15	+0.35	+14.89	+0.40	+14.54																		
59	2.35	2.75							2.70	3.15	+0.35	+14.89	+0.40	+14.54																		
60	2.40	2.80							2.70	3.15	+0.30	+12.50	+0.35	+12.50																		
61	2.40	2.80							2.70	3.15	+0.30	+12.50	+0.35	+12.50																		
62	2.45	2.85							2.70	3.15	+0.25	+10.21	+0.30	+10.53																		
Moyennes						−11.67		−11.78				+20.87		+26.22			+82.14		+76.81		+71.—		+48.20		+34.30		+20.07			+51.52		+38.76

de 3 fr. 60 à 4 fr. 30. Outre que les groupements de distance sont arbitraires — ce que prouve bien le fait qu'ils sont autres sur le P.-L.-M. et sur l'Orléans — de sensibles bonds sont, en eux-mêmes, choquants et irrationnels. Pourquoi, après un stationnement prolongé à un prix, ces sauts brusques, au lieu d'un relèvement de prix graduel, constamment en rapport avec la distance ? Les réseaux de l'Etat belge (et du Nord belge) et de l'Etat français ont adopté cette seconde méthode. C'est la seule qui soit rationnelle, la seule aussi qui mette dans le tarif de l'équité.

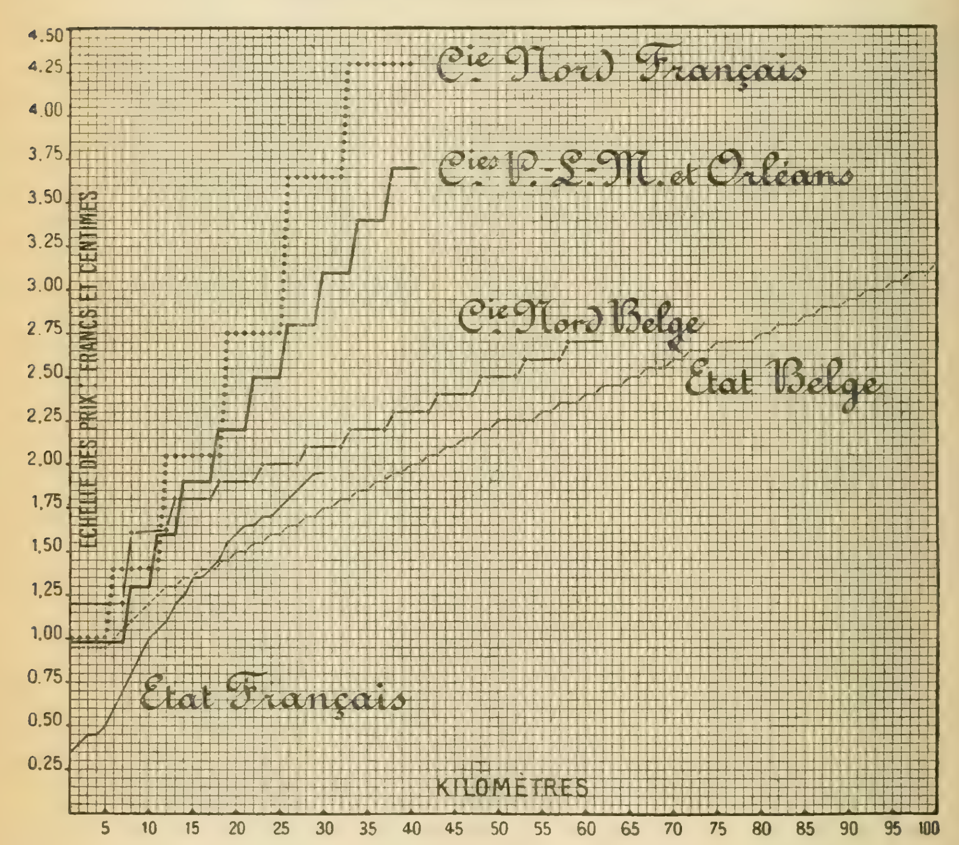
Entre les deux réseaux d'Etat notons simplement cette différence de détail : le réseau de l'Etat français fait partir la progression de la première distance : 1 kilomètre. L'abonnement de 6 jours pour une distance d'un kilomètre coûte 0 fr. 35, pour 2 kilomètres 0 fr. 40, pour 3 et 4 kilomètres 0 fr. 45, pour 5 kilomètres 0 fr. 50, etc. Le réseau de l'Etat belge n'a qu'un prix pour les cinq premiers kilomètres, 0 fr. 95. Pour des distances aussi minimes, la différence n'a pas, pratiquement, une grande importance. Mais l'Etat français a certainement raison d'appliquer jusqu'au bout le principe. Si l'Etat belge l'avait fait, il n'eût pas créé un précédent dont la « Compagnie du Nord-belge » a été trop heureuse de pouvoir le réclamer pour adopter un prix unique pour les *sept* premiers kilomètres, prix fixé non pas à 0 fr. 95, mais à 1 fr. 25 ;

7° Nous voici conduits à la comparaison des tarifs. Pour les Compagnies qui n'ont pas de barème, qui pour une même distance ont une série de prix, la comparaison serait extrêmement longue et compliquée si on la voulait rigoureuse et complète. Au contraire, il est aisé d'établir un parallèle rigoureux et complet entre les tarifs d'abonnements ouvriers des deux réseaux d'Etat, de la « Compagnie du Nord-belge » et des trois Compagnies françaises qui ont des barèmes, les Compagnies du Nord, de l'Orléans et du P.-L.-M. C'est ce que nous avons fait dans le tableau qui suit, où nous avons joint à l'indication des prix d'abonnement perçus pour les différentes distances par ces différents réseaux une série de comparaisons utiles, celles des prix de l'Etat français et l'Etat belge, du Nord-belge et de l'Etat belge, de la Compagnie du Nord français et de l'Etat français, de la Compagnie du Nord français et de l'Etat belge, de la Compagnie du Nord français et du Nord belge, enfin des Compagnies de l'Orléans et du P.-L.-M. — qui ont un même barême — et de l'Etat français. Nous avons dégagé le pourcent des différences pour chaque distance, et la moyenne des pourcents pour l'ensemble des distances.

(Voir le tableau ci-contre).

Nous avons d'autre part traduit les principales données de ce tableau dans le graphique qui suit. Pour simplifier, nous n'y avons représenté, en ce qui concerne les réseaux qui distinguent entre les abonnements pour six et sept jours — réseaux de l'Etat français et de l'Etat belge et Compagnie du Nord-belge — que les abonnements pour six jours : c'est là, en effet, le type normal, ainsi que le prouve le fait que sur le réseau de l'Etat belge ils constituent les 95 0/0 du total. L'axe des abcisses représente les distances kilométriques et l'axe des ordonnées la série des prix. Les courbes représentent donc, pour les différents réseaux, les prix d'abonnement pour les différentes distances (1).

Prix des abonnements d'ouvriers.



1. Dans notre tableau, nous avons arrêté la série des distances à 62 kilomètres, point où s'arrêtent les comparaisons. En effet, seul, le réseau de l'Etat belge délivre des cartes d'abonnements ouvriers pour des distances supérieures. Mais

C'est sur ce point — les distances maxima — que portera notre première remarque. A cet égard, l'Etat belge, avec son maximum de 100 kilomètres, a une avance considérable sur tous les autres réseaux, sur le Nord-belge, dont le maximum est de 62 kilomètres, sur les Compagnies d'Orléans et du P.-L.-M. (42 kilomètres), sur la Compagnie Nord français (40 kilomètres) et même sur le réseau de l'Etat français (30 kilomètres). Nous ignorons pour quelle raison le réseau de l'Etat français a arrêté si bas son maximum. La Compagnie du Nord-belge peut invoquer l'exiguité de son réseau, composé de lignes distinctes dont la plus longue, celle de Namur à Liège, n'a que 72 kilomètres. Encore cette raison n'explique-t-elle pas pourquoi ce chiffre n'a pas été atteint. Ni le Nord français, avec son réseau de 3.769 kilomètres, ni l'Orléans, avec ses 7.705 kilomètres, ni le P.-L.-M., avec ses 9.510 kilomètres ne peuvent alléguer pareil motif (1). Mais il en est un qu'ils pourraient donner et qui en effet serait décisif. Le P.-L.-M. et l'Orléans arrêtent les abonnements hebdomadaires des ouvriers au moment où leur prix va dépasser 3 fr. 70 et le Nord français, au moment où il va dépasser 4 fr. 25 : c'est, somme toute, plus raisonnable que d'arriver à 100 kilomètres en demandant, chaque semaine, sur le P.-L.M. et sur l'Orléans 8 fr. 80, et sur le Nord 11 fr. 30 à des ouvriers. L'Etat belge, à son maximum de 100 kilomètres, n'arrive, pour l'abonnement de dix jours, qu'à 3 fr. 15 et pour l'abonnement de sept jours, à 3 fr. 60.

Le second fait important que font ressortir notre graphique et nos tableaux, c'est que les tarifs des réseaux d'Etat de l'un et de l'autre pays sont plus bas que ceux des réseaux privés de l'un et de l'autre pays. Le surplus, pour la Compagnie du Nord-belge comparé à l'Etat belge, atteint en moyenne 20,87 0/0 pour les billets de 6 jours et 26,22 0/0 pour ceux de 7 jours. Pour les Compagnies françaises comparées à l'Etat français, il atteint : sur le P.-L.-M. et sur l'Orléans, 51,52 0/0 dans le cas de six déplacements par semaine et 38,76 0/0 dans le cas de sept déplacements par semaine ; sur le Nord, 82,14 0/0 dans le cas de six déplacements par semaine et 76,81 0/0 dans le cas de sept déplacements.

Si nous comparons les réseaux d'Etat des deux pays l'un à l'autre, nous constatons que les prix de l'Etat français sont plus bas pour les petites distances (jusqu'à 14 ou 15 kilomètres, suivant

sur notre graphique nous avons suivi le mouvement des prix de ce dernier réseau jusqu'à la distance maxima où s'arrêtent les abonnements ouvriers à voyages quotidiens : 100 kilomètres. — V. le dernier n° des *Annales*, p. 297-299.

1. La longueur du réseau de l'Etat belge est de 4.322 kil.

qu'il s'agit de billets pour six ou sept jours), égaux ou à peu près égaux pour les distances comprises entre 15 et 18 kilomètres, et plus élevés — mais légèrement plus élevés — pour les distances supérieures. Arithmétiquement, un certain avantage reste, dans l'ensemble, au réseau de l'Etat français, avantage que nous pouvons chiffrer par 11,67 0/0 pour les billets de six jours et par 11,78 0/0 pour les billets de sept jours. Mais cet avantage disparaîtrait assez vite si le réseau de l'Etat français éloignait la limite de sa distance maxima. Tout bien considéré, on peut dire que les tarifs des deux réseaux d'Etat sont équivalents.

Il n'en est pas de même pour les réseaux des Compagnies : leurs tarifs sont, en France, dans l'ensemble, sensiblement plus élevés qu'en Belgique, parfois considérablement plus élevés, et ce qui donne au fait un intérêt particulier, c'est qu'une seule et même Compagnie, la Compagnie française du Nord, établie dans les deux pays, et dans des régions, répétons-le, entièrement comparables au point de vue économique, y pratique des tarifs différents, et profondément différents. Le surplus moyen des prix perçus sur le réseau français est de 71 0/0 dans le cas de six déplacements et de 48,20 0/0 dans le cas de sept déplacements. Si nous comparons les quatre réseaux exploités par des Compagnies : le Nord français, le Nord belge, le P.-L.-M. et l'Orléans, nous constatons que le Nord français a les prix les plus hauts et le Nord belge — le réseau belge de la même Compagnie — les prix les plus bas.

Que l'on considère, sur notre graphique, la courbe des prix du Nord-belge, dont le mouvement général est, à une certaine distance, le même que celui de la courbe des prix de l'Etat belge ; que d'autre part on se rappelle la série des conditions d'abonnement stipulées plus haut pour lesquelles le Nord-belge a adopté les mêmes dispositions que l'Etat belge, et le fait que nous constatons sera aussitôt expliqué. « La Compagnie du Nord-belge, écrit M. Mahaim, — et probablement aussi les autres petites Compagnies qui échappent à notre observation — ainsi que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux *n'ont pas pu se soustraire à l'exemple de l'Etat* (1) ». Non pas qu'ils l'aient imité totalement. Nous venons de voir que les tarifs du Nord-belge sont plus élevés que ceux de l'Etat belge. Mais, ils sont considérablement moins hauts que si cet exemple n'avait pas existé, si cette influence ne s'était pas exercée. Ce qu'ils seraient, sans cette action, c'est précisément ce que nous montre le tarif du Nord français. Ici, la

1. Ernest Mahaim, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, p. 133. Cf. aussi p. 127.

Compagnie donne libre cours à sa tendance propre : elle fixe les prix aux niveaux dont elle attend les plus hauts profits. L'Etat belge les fixe plus bas, beaucoup plus bas, parce que son but, c'est non pas le plus grand profit — il ne vise pas au profit, et il lui suffit de ne pas faire de perte — mais bien le plus grand service, le plus grand trafic possible sans déficit. La courbe des prix de l'Etat belge traduit cette tendance comme la courbe des prix du Nord français traduit la tendance opposée. La courbe des prix du Nord-Belge se meût entre les deux — plus près, à vrai dire, de celle de l'Etat belge que de celle du Nord français, parce que l'influence exercée sur le Nord-Belge par le réseau de l'Etat belge est très grande.

Mais pourquoi, demandera-t-on peut-être, le réseau de l'Etat français n'exerce-t-il pas sur les réseaux privés français la même influence que le réseau de l'Etat belge sur les réseaux privés belges ?

C'est ici que la question de proportion intervient. Un grand réseau d'Etat exercera une action régulatrice sur de petites Compagnies, et non un petit réseau d'Etat sur de grandes Compagnies.

Ainsi, la Belgique, par la nationalisation de la plus grande partie de ses lignes de chemin de fer, a obtenu, au point de vue qui nous occupe, ce résultat que non seulement ses ouvriers ont des abonnements à très bas prix sur son réseau d'Etat, mais encore que sur le réseau belge d'une compagnie étrangère — la Compagnie du Nord — ils jouissent de tarifs considérablement plus bas que ceux que cette compagnie française a établis sur son réseau français pour les ouvriers français.

Edgard MILHAUD.

LA MUNICIPALISATION DES SERVICES PUBLICS AUX ÉTATS-UNIS

Par Georges NESTLER TRICOCHE (Morristown, Etat de New-Jersey).

Comparée avec ce qui a lieu en Europe, la municipalisation des services publics, aux Etats-Unis, est pour ainsi dire dans son enfance. Alors qu'en France, par exemple, l'exploitation directe du service des eaux par la commune est devenue en quelque sorte la règle, en Amérique, l'on en est encore à compter les villes ou villages opérant leurs propres « water works ».

Peut-être, avant d'entrer dans l'examen de détail des efforts faits, dans ce pays, en ce qui concerne le *Municipal Ownership*,

n'est-il pas inutile de jeter un coup d'œil d'ensemble sur l'état de la question au cours de la présente année. Les statistiques de cette nature, cela se comprend, sont sujettes à variations sensibles dans un court espace de temps — nous sommes ici, en effet, dans une phase expérimentale; — telles qu'elles sont, elles peuvent donner une bonne idée de l'avancement de la municipalisation aux Etats-Unis.

Faute de mieux, nous ne considérerons que les cités des quatre premières classes (1). D'après un travail consciencieux dû à M. George B. Meclellan, ex-maire de New-York (2), ces 147 villes donnent les chiffres suivants :

Détail des Services exploités en régie directe municipale	Nombre de cités (sur 147)	Observations
Hôpitaux	147	
Parcs	147	
Dépôts de mendicité	147	
Cours de récréation pour enfants	45	Quelques villes en ont plusieurs.
Jardins zoologiques	42	
Bains publics de ville	31	
Usines électriques d'éclairage	22	
Gymnases	21	
Bains publics (océan ou rivière)	17	
Usines à gaz	5	
Lignes de bacs à vapeur	1 (New-York)	Possède mais afferme le Métropolitain (3).

A ce tableau nous ajouterons les renseignements suivants, pris à d'autres sources (4). En 1906, 117 de ces mêmes cités exploitaient directement leur service des eaux. En 1909, 200 autres cités de dimensions diverses ont décidé d'opérer à une date plus ou moins rapprochée la mise en régie directe de leur service des eaux ou de celui de l'éclairage.

Il serait on ne peut plus intéressant d'avoir un tableau analogue pour les villes de moins de 30.000 habitants, car beaucoup de celles-ci possèdent et exploitent des services publics (5). Malheureusement, les statistiques sur ce point sont trop peu sûres pour

1. 1re classe, 15 cités, de 300.000 h. et plus ; 2e classe, 25 cités, de 100.000 à 300.000 ; 3e classe, 46 cités, de 50.000 à 100.000 ; 4e classe, 61 cités, de 30.000 à 50.000.

2. « *The Tendency of Municipal Government* », *Atlantic Monthly*, 11 avril 1911. Les lignes de bacs à vapeur figurant dans le tableau ont été ajoutées par nous.

3. Une cité possède mais afferme son service du gaz.

4. *Arena Magazine*, vol. 41, etc. — Statistiques du recensement de 1906.

5. Sept huitièmes environ des installations municipales d'électricité sont dans des localités de 5.000 âmes au plus. (*The Twentieth Century Magazine*, vol. 1-2, p. 375.)

que nous puissions les reproduire ici. Elles sont d'ailleurs certainement incomplètes.

Il est à peine besoin de faire observer que les tendances à la municipalisation sont beaucoup plus fortes dans certaines localités que dans d'autres. Cela se produit naturellement lorsque les influences socialistes sont assez puissantes pour battre en brèche les « machines » politiques au service des « *interests* » financiers privés, ou « corporations ». Tel est le cas, par exemple, à Milwaukee — le Glasgow d'Amérique — et à Toledo. Parmi les localités plus petites où le *public ownership* est particulièrement en faveur, il convient de citer Monroë (Louisiana), laquelle a la distinction d'être la seule ville des Etats-Unis exploitant directement ses tramways (1). Elle a non seulement son parc, son hôpital, ses bains publics, mais encore un théâtre municipal, une entreprise de canotage de plaisance, et son service de pompes funèbres (2).

D'autre part, il est évident que le courant d'opinion dans le sens de la municipalisation des grands services (eau, éclairage, etc.) qui s'est manifesté en 1906 notamment va en s'accentuant. On n'a qu'à consulter les journaux locaux pour s'en convaincre. Un fait très caractéristique, c'est que ce mouvement se montra avec intensité, depuis 1908, dans l'Etat de New-Jersey, la terre promise des trusts et autres coalitions financières. C'est que les villes y ont plus à souffrir qu'ailleurs de l'oppression des *bosses* politiques et de celle des « interests ». Camden, Newark, Passaic, Woodbury, Elisabeth, réclament la mise en régie directe de leur service électrique. Dans nombre d'autres localités, où l'on ne peut encore espérer la municipalisation, les progressistes ont du moins réussi à faire réduire de 5 à 2 et même un an la durée des baux consentis aux entrepreneurs privés (3).

Les quatre services publics qui sont les premiers à être municipalisés aux Etats-Unis sont, par ordre d'importance : les Eaux, l'Eclairage électrique, le Gaz, enfin, l'Enlèvement des ordures ménagères.

I. — Service des Eaux.

Nous trouvons ici des chiffres pleins de promesses.

A *Tucson* (Arizona), la commune arrive à fournir l'eau aux habitants à 50 0/0 meilleur marché qu'au temps où l'entreprise était aux mains d'une Compagnie privée. La même proportion

1. *Arena Magazine*, vol. 37, 1907.
2. Voir plus loin « Tentatives diverses ».
3. On trouve des détails sur ce point dans l'*Arena*, v. 40, 1908, p. 251.

s'applique si l'on compare avec ce qui se passe à El Paso (Texas), ville où le service des eaux est affermé.

San Diego (Californie) exploite ce service, et la taxe d'eau est maintenant la plus basse de toutes celles des villes des côtes du Pacifique.

Los Angeles (Californie), possédait autrefois son service des eaux. Sous l'influence de certains politiciens, elle l'afferma à une Compagnie privée. Mais, en 1902, pour obéir au vœu général de la population, elle racheta ce service. Depuis lors, les résultats ont été si satisfaisants, que non seulement on a pu rembourser les obligations émises pour subvenir au rachat, mais l'on a été à même de reconstruire et de remodeler tout le système des eaux. Les taxes ont été réduites de moitié (1).

A *Duluth* (Minnesota), la régie directe des eaux a fait réduire les taxes de 50 0/0 (2).

Elgin (Illinois), sur laquelle nous reviendrons plus loin, possède une des meilleures installations d'eau du Centre-Ouest, avec des taxes remarquablement basses.

A *Attleborough* (Massasuchetts), le service municipal des eaux est conduit si habilement, que les Compagnies d'assurances ont réduit les primes d'environ 10 0/0 dans le district des affaires, après un examen minutieux du système (3).

Toledo (Ohio), sous le maire Jones, bien connu des économistes, et sous son maire actuel, le publiciste socialiste Brand Whitlock, a fait des progrès assez sérieux dans la municipalisation. Après une longue lutte, la commune a acquis son service des eaux, qui fonctionne à la satisfaction générale (4).

Milwaukee (Wisconsin), également, eut à lutter contre de puissantes coalitions de capitalistes avant de pouvoir posséder et exploiter ce service. En 1910, le *water department* fit un bénéfice net de 117.000 dollars (608.400 francs) (5).

Bloomington (Indiana), depuis qu'elle exploite ses *water works*, a pu faire baisser considérablement la taxe des eaux. Les consommateurs paient maintenant 8 *cents* ou sous pour 1.000 gallons

1. Archives de la ville. — « *Municipal Ownership* » (*Arena Magazine*, 1909).

2. Rapport de la Chambre de commerce locale pour 1906.

3. M Bruno Beckhard, dans l'*Arena Magazine*, vol. 40-1908. — Aussi Rapports locaux du service des eaux, 1907.

4. Bureau of Civic et Industrial News. Boston, 17 avril 1911 (Lettre de M. W. R. Fastman).

5. Déclaration de M. Seidel, maire de Milwaukee. *Boston Evening Transcript*, 14 janvier 1911 (Article de M. Herman Landon).

(4.500 litres), avec un rabais de 10 0/0 en cas de payement immédiat au receveur municipal (1).

Le service des eaux de *Fargo* (North Dakota) réalise un bénéfice annuel de 18.000 dollars (93.600 francs) ; le Conseil municipal, en conséquence, a décidé de réduire de 1/3 la « water tax » (taxe des eaux).

A *Harrisburg* (Pensylvanie), la mauvaise qualité de l'eau potable sous le régime de l'entreprise privée causait annuellement de graves épidémies de typhoïde. Depuis la municipalisation, le nombre des cas est tombé à une moyenne de 74 par an pour une population de 50.000 âmes (2). Un fait de ce genre s'explique aisément. Le particulier ou la Société qui afferme un service public est inspiré, avant tout, par le désir de rendre l'opération aussi rémunératrice que possible; la commune, au contraire, est plus encline à placer au second rang la question d'argent.

Cleveland (Ohio), réalisait, dès 1907, un bénéfice net annuel de 390.000 francs sur l'exploitation du service des eaux. Un système de compteurs a été établi par la commune. La dépense d'eau, pour une famille, est en moyenne de 25 francs par an (3).

A *Saint-Louis* (Missouri), il y a un « water plant » municipal. Les taxes sur les eaux sont de 43 0/0 plus basses que dans les cités analogues où le service est affermé, telles que New-Orléans, San-Francisco, et Indianapolis. L'arrosage des voies publiques est cinq fois moins coûteux qu'autrefois (4).

II. — Service de l'Electricité.

L'expérience a montré, en Amérique tout au moins, qu'un système d'éclairage électrique exploité par la commune ne saurait être un succès qu'à condition d'étendre ses opérations aux résidences et bâtiments privés. En d'autres termes, si l'on se borne à fournir l'éclairage des voies publiques, il ne peut constituer une affaire profitable pour la commune (5).

D'après les documents officiels du recensement, les usines élec-

1. *Twentieth Century Magazine*, Boston, 1910.
2. *Arena*, vol. 41, 1909.
3. Lettre de l'Hon. F.-C. Howe, dans l'*Arena Magazine*, 1907. Déclaration de M. F.-L. Johnson, maire de Cleveland, 1907.
4. Archives municipales depuis 1907.
5. « Profitable », ici, doit se prendre au sens budgétaire. Un éclairage des rues peut se chiffrer par un déficit au budget municipal et avoir une plus grande valeur au point de vue de la police et de la sûreté des voies publiques — et partant être plus profitable à l'ensemble de la communauté — qu'un système exploité avec un bénéfice budgétaire. Nous reviendrons sur ce point qui est important dans la discussion du principe de la municipalisation.

triques d'éclairage ou de force motrice exploitées par les municipalités ont augmenté dans la proportion de 100 0/0 comparativement aux usines privées (ou « commercial stations ») (1). Cependant, comme toute statistique, celle-ci ne doit pas être acceptée sans examen. En fait, elle n'est pas exacte, parce qu'il y a eu des fusions (« consolidations ») parmi les stations commerciales, alors qu'on n'en relève pas dans l'autre groupe. Un fait, toutefois, que l'on ne peut contester, c'est qu'entre 1902 et 1907, 113 usines privées sont devenues municipales, tandis que 33 municipales seulement sont devenues privées (2).

En général, aux Etats-Unis, les usines électriques exploitées par la commune sont situées dans des localités de faible population. Les 7/8 environ sont des places de 25.000 habitants et moins; moins de trois pour cent dans les villes de 25.000 âmes et plus (3).

A *South Norwalk* (Connecticut), la commune arrive à fournir la force motrice électrique aux manufacturiers locaux à raison de 5 à 8 cents ou sous (25 à 40 centimes) pour 1.000 kilowatts, c'est-à-dire dans des conditions beaucoup plus raisonnables que dans les villes analogues où l'entreprise est affermée. Même à Syracuse (New-York State), où une commission municipale surveille de très près l'entreprise privée d'électricité, l'on n'a pu arriver jusqu'ici à rivaliser avec South Norwalk.

Milwaukee exploite maintenant son service électrique avec succès (4).

A *Springfied* (Illinois) l'éclairage des rues a été réduit à 60 dollars annuellement par arc électrique. Le coût était de 137 dollars 50 sous l'entreprise privée (5).

Alameda (Californie), a réussi à opérer des réductions considérables pour le prix de 1.000 kilowatts: *particuliers*, de 10 sous à 7; *Ville*, de 6 1/4 à 4 1/2.

A *Holyoke* (Massasuchetts), l'arc électrique a été réduit au même prix qu'à Springfield depuis plusieurs années. Le bénéfice net de son usine électrique est allé, pour l'exercice 1906, jusqu'à 39.029 dollars (202.905 francs) (6).

III. — Service du Gaz.

Etant donné les avantages et les usages multiples de l'électricité,

1. Census Bureau Reports for 1907.
2. *The Twentieth Century Magazine*, vol. 1-2, p. 375.
3. *Johnston Democrat*, 1910. — Aussi *The Twentieth Century Mag.*, *loc. cit.*
4. *The Bureau of Civic and Industrial News*, Boston, *loc. cit.*
5. Archives municipales : Rapports annuels,
6. Statistiques.

il n'est pas étonnant qu'on ne relève relativement que peu d'efforts de la part des communes pour établir des usines à gaz municipales.

Nous trouvons cependant des résultats intéressants à *Duluth* (Minnesota). Depuis l'exploitation directe de ce service, le prix du gaz pour les particuliers a été sans cesse en décroissant. Au début on payait 1 dollar 90 (9 fr. 88) par 1000 pieds cubes pour le gaz d'éclairage, et 1 dollar (5 fr.) pour celui employé au chauffage. Ces deux taux sont tombés maintenant à 50 sous (1).

IV. — Enlèvement des Ordures ménagères.

On peut être certain que l'opposition de l'entreprise privée aux tentatives de municipalisation est en raison directe des chances de bénéfices possibles sur l'opération ; l'intérêt du contribuable est un facteur qui n'entre pas dans ce genre de calcul.

Une preuve s'en voit dans la facilité avec laquelle les « interests » abandonnent aujourd'hui aux cités le « garbage » — les ordures ménagères. Il y a un certain nombre d'années, l'industrie privée trouvait du profit à exploiter ce service. En Angleterre, par exemple, c'était assez recherché. Les ordures, soumises à un procédé particulier, servaient à faire des briques ; on les utilisait aussi pour combler des dépressions de terrain dans le voisinage des villes. Aux Etats-Unis, ou les capitalistes ne s'attardent guère aux opérations de faible rapport, le *garbage* a été volontiers laissé sur les bras des municipalités, comme une sorte de non-valeur qui ne valait pas la peine qu'on s'en occupât. De fait, pendant longtemps, cela constitua pour les communes une charge sèche. Il n'en est plus ainsi actuellement. Les ordures, dans nombre de localités, sont incinérées et la poussière obtenue est employée pour faire du « concret » ou des matériaux divers pour la construction des routes (« clinker »). Suivant l'exemple de Manchester et de Glasgow, on les utilise également pour produire du calorique et remplacer le combustible ordinaire à l'usage des usines de désinfection, des bains municipaux, des machines à vapeur auxiliaires des usines électriques (2).

Cleveland (Ohio), a installé un bon service. Il coûte à la ville 1 dollar 71 par tonne environ pour enlever les ordures ; mais elle retire 3 dollars 48 de la vente de produits provenant de la transformation du *garbage* en savon, chandelles, médicaments. Il est

1. Rapport de la Chambre de commerce locale pour 1906.

2. *Principles of Municipal Ownership*, par Robert Donald (*Outlook Magazine*, vol. 82, p. 504, 3 mars 1906).

même à noter que certaines des matières obtenues par le traitement des ordures sont expédiées en Europe, où on les raffine et finalement elles sont réexpédiées aux Etats-Unis comme huile d'olive. A ajouter aussi que les ordures sont préalablement soumises à une désinfection par fumigation à la vapeur (1). Un fait qui montre quelles différences, au point de vue pécuniaire, résultent, d'une commune à l'autre, du plus ou moins d'ingéniosité des édiles, est le suivant. En 1908, Milwaukee dépensait 1 dollar 60 par tonne, pour la destruction, par incinération ou autrement, de ses ordures ménagères : une dépense sèche ; alors que Cleveland faisait un bénéfice *net* d'environ la même somme sur l'opération, grâce à l'utilisation commerciale du *garbage*.

A *Toledo* (Ohio), les ordures, enlevées par les soins de la cité, sont utilisées comme engrais dans les fermes suburbaines (2).

A *Monroe* (Louisiane), la commune emploie la main-d'œuvre pénitentiaire pour faire enlever les ordures (3).

Milwaukee possède actuellement un excellent four crématoire à ordures (4). Avec l'ancien système, le coût de l'incinération, etc., variait de 1,30 dollar à 1,45 dollar par tonne. Les cendres et autres ordures étaient simplement disposées en tas, le long du lac. Les matières légères, seules, étaient brûlées sur place, tandis que les solides étaient utilisées pour combler des ornières, dépressions, etc. Avec le nouveau four, le coût reviendra en moyenne à *15 sous* par tonne. Les cendres, le fumier, et tout ce qui brûle facilement est utilisé pour incinérer le reste, et par suite remplacer le charbon employé précédemment. Ensuite, la vapeur engendrée par l'opération sert comme force motrice pour actionner l'usine d'incinération ; et elle est suffisante, en outre, soit pour maintenir de 400 à 500 arcs électriques sur les voies publiques, soit pour actionner une pompe de 10.000 gallons pour le service de la ville (5).

V. — Tentatives diverses.

Parmi celles-ci, il faut citer :

Detroit (Michigan), exploitant une manufacture municipale de briques à paver.

1. Archives municipales pour 1907 et 1908. — *Arena Magazine*, vol. 40, 1908, p. 367.

2. Communication du « Research Department of the Twentieth Century Magazine », Boston. Lettre du 17 avril 1911.

3. Renseignements pris directement par l'auteur sur place.

4. Voir 2. Aussi, *Milwaukee under Socialists*, par H. Landon (*Boston Evening Transcript* du 14 janvier 1911).

5. *The Survey*, 12 février 1910.

Mooresville (Indiana), avec une usine de glace artificielle, permettant maintenant de fournir cet article, à un prix raisonnable, à la population. En 1906, alors que l'entreprise était privée, la compagnie profita des chaleurs pour élever le prix de cet article à 50 cents (2 fr. 50) les cent livres, ce qui priva de glace les familles pauvres (1).

Milwaukee a entrepris la création de *Centres de Récréation,* avec bibliothèque, salles de lecture, salle d'asile pour l'hiver, salles de jeux, salle de concert ou de conférences, restaurant, skating rink pouvant se transformer en arène sportive (base-ball, etc.) pendant l'été (2). L'institution de bals municipaux a reçu l'approbation de tous les partis, et même l'appui d'une institution peu favorable d'ordinaire à l'administration socialiste de la cité, *The Public Play and Municipal Amusement Association.* La ville a institué des concerts populaires dans l'Auditorium. Au début, on pensait qu'il serait nécessaire de faire de cette entreprise l'objet d'un crédit spécial au budget de la cité. Mais le succès de ces concerts est tel qu'un droit d'entrée de dix sous par personne permet de faire fonctionner la chose sans subvention budgétaire. La ville a créé de nombreux squares dans les quartiers populeux, à l'instar de ceux institués à New-York, Chicago et autres cités. Un collège municipal, relevant de l'Université de Wisconsin, a été ouvert, à Milwaukee. On est en train d'installer, en outre, une fabrique de glace artificielle et un abattoir.

Une intéressante expérience sera la création de maisons ouvrières au nord de la ville, dans les faubourgs. Chaque chef de famille admis à participer à l'entreprise ne recevra le titre définitif de propriété qu'après le payement d'un certain nombre d'acomptes, relativement faibles. Le contrat a de la ressemblance avec celui d'une assurance sur la vie. En cas de décès du mari avant la réalisation des conditions, la veuve reçoit un titre lui permettant de conserver la possession durant la minorité des enfants.

Milwaukee, enfin, accorde le traitement gratuit à tous les malades atteints de tétanos, petite vérole, diphtérie, méningite cérébro-spinale et rage (3).

1. La glace est un article de première nécessité dans les villes américaines, en raison de l'intensité de la chaleur. Elle est indispensable surtout pour la santé des jeunes enfants, dans les quartiers ouvriers. Une manœuvre analogue, de la part du Trust de la Glace, dans l'est des Etats-Unis, s'est produite à plusieurs reprises dans ces dernières années.

2. *The Survey*, Common Welfare, février 1910.

3. Documents municipaux relevés dans le *Boston Evening Transcript*, *loc. cit.*

Los Angeles étudie un vaste projet comprenant une ferme municipale, une colonie pour vagabonds, un système de cours de récréation, de bains publics et postes de secours. Les docks municipaux doivent s'ouvrir dans le courant de cette année (1).

Monroe (Louisiane), entre autres entreprises, possède et exploite une excellente piscine, alimentée par une source municipale, chauffée par le pétrole d'un puits appartenant à la ville, et gratuite pour tous. Le prix des places des personnes qui se rendent au natatorium dans les tramways municipaux est suffisant pour l'entretien des bains (2). Nous avons déjà mentionné que cette localité a un théâtre d'été municipal, une entreprise de canotage de plaisance, etc.

Dans un prochain article, nous nous proposons d'examiner avec quelque détail des exemples de bonne administration de services municipaux en régie directe, ainsi que les tentatives de municipalisation des tramways.

Georges NESTLER TRICOCHE.

LES RÉGIES IMMOBILIÈRES SANITAIRES ET FINANCIÈRES DE REMSCHEID (3)

Par Etienne BUISSON (Paris).

I. — LES RÉGIES IMMOBILIÈRES (HABITATIONS OUVRIÈRES).

Abstraction faite des immeubles nécessaires à l'administration, aux écoles et aux entreprises industrielles municipales, la ville de Remscheid ne possède qu'une faible étendue de terrains sur son propre territoire. Le sol était déjà en la possession de propriétaires privés lorsque la commune commença à comprendre l'intérêt qu'elle avait à posséder une surface aussi vaste que possible.

Cependant la ville de Remscheid est entrée depuis quelques

1. *The Survey*, Common Welfare, 31 juillet 1910.

2. Renseignements puisés par l'auteur auprès des autorités locales.

Ajoutons, bien que ceci concerne seulement le Canada, que 500 délégués des fermiers du nord-ouest de la colonie, qui se sont rendus à Ottawa, pour y exprimer leurs doléances au gouvernement, se déclarent exploités par les compagnies d'élévateurs à grain et demandent que l'Etat prenne en régie directe, ou tout au moins contrôle ce service si important (*Advertiser*, de London, Ontario, 1911). Ils ont aussi formulé le désir de voir le gouvernement exploiter le Hudson Bay Railway.

3. Voir les précédents articles sur *La régie du gaz à Remscheid* (n° 20, p. 40) et *La régie de l'électricité et des tramways à Remscheid* (n° 26, p. 236).

années dans la voie de la construction d'habitations ouvrières. Un ancien maire lui laissa un capital de 45.000 marks, dont la gérance fut confiée à l' « Association d'intérêt public pour la construction d'immeubles » (gemeinnütziger Bauverein), qui existait déjà. Cette somme fut employée par elle à la construction de logements ouvriers.

Le développement industriel détermina une hausse extraordinaire de la valeur des immeubles. Aussi les socialistes entreprirent une campagne en vue de déterminer la Ville à construire des habitations à bon marché sur une vaste échelle : ils affirmèrent notamment qu'il y avait à Remscheid une réelle pénurie de logement, ce qui forçait bien des familles ouvrières à vivre dans les conditions les plus misérables. Les propriétaires de maisons d'habitation contestèrent naturellement les faits et combattirent ardemment la proposition des socialistes. L'administration municipale réussit, non sans peine, à faire reconnaître par les partis adverses que, suivant une formule transactionnelle, il existait à Remscheid une certaine rareté d'appartements, d'ailleurs passagère.

La Ville décida alors l'achat d'un terrain, voisin de grandes fabriques, assez grand pour qu'on y pût tracer une rue de 40 maisons d'habitation. On construisit d'abord 20 maisons. L'argent nécessaire fut emprunté à l'Office d'assurances agricoles de la province du Rhin (intérêt 3 0/0, amortissement 2 0/0).

On n'a construit que des maisons pour deux familles, par groupes de deux maisons en mitoyenneté et entourées de jardins. Chaque appartement comprend trois chambres d'une surface totale de 42 à 46 mètres carrés. Le coût d'un groupe de deux maisons de deux appartements chacune s'élève à 13.000 marks. La location n'est consentie qu'à des familles comprenant un certain nombre d'enfants. Une partie de ces maisons doit rester la propriété de la Ville ; les autres sont destinées à devenir la propriété des locataires.

La location s'élève à 93 marks par chambre : un appartement de trois chambres coûte ainsi 280 marks (350 fr.). Pour devenir propriétaire avec le temps, le locataire doit payer un loyer supérieur. La cession de propriété lui est faite dès qu'il a amorti un quart de la valeur d'achat. La Ville conserve pourtant le droit de reprendre l'immeuble au prix auquel il a été cédé si l'acquéreur le cède à son tour à un tiers ou en fait un usage qui ne réponde pas à l'objet même de l'institution.

L'organisation financière de ce service est telle que la Ville ne fait aucun bénéfice et aucune perte : c'est une exploitation à prix

de revient. Les taux de location sont moyens; ils n'ont pu être fixés vraiment bas à cause des difficultés que présente la construction en terrain accidenté. D'ailleurs, les appartements doivent être particulièrement aménagés contre l'humidité, le vent et le froid si fréquents dans la région.

Dans le même ordre d'idées, la Ville sert de caution vis-à-vis de l'Office des assurances agricoles de la province du Rhin pour les travailleurs désireux de contracter un emprunt en vue d'acheter ou de construire une maison. Cet office prête jusqu'à 80 0/0 du prix de l'immeuble sur le pied de 3 0/0 d'intérêts et 2 0/0 d'amortissement.

Enfin pour étendre les facilités d'habitation au delà de la classe ouvrière proprement dite, la Ville de Remscheid a fondé une banque hypothécaire qui a pour objet de consentir des prêts en seconde hypothèque aux petits et moyens propriétaires. Ces derniers trouvent assez facilement à contracter une première hypothèque aux caisses d'épargne ou établissements similaires, qui en principe ne peuvent prêter que jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur de l'immeuble; aussi une seconde hypothèque est-elle difficile à obtenir, ou n'est consentie qu'à des conditions très onéreuses. Cette difficulté financière contribue à généraliser la construction des grandes casernes locatives pour lesquelles les banques hypothécaires sont toujours plus disposées à prêter largement, parfois même jusqu'à 80 ou 90 0/0 de la valeur de l'immeuble.

La Banque hypothécaire municipale emprunte elle-même l'argent dont elle a besoin à la Caisse d'épargne. Elle ne consent d'emprunt que sur les maisons récemment construites dans le district communal dont la valeur ne dépasse pas 30.000 marks, et jusqu'à concurrence de 75 0/0 de cette valeur. Intérêt 4 1/2 0/0, amortissement 4 0/0 annuellement.

Toutes ces institutions sont encore trop récentes pour que nous en puissions tirer des enseignements très positifs.

II. — Les abattoirs municipaux.

Ils existent depuis 1890, et on n'a pas le droit d'abattre ailleurs.

Ils constituent une entreprise absolument indépendante qui ne verse rien à la caisse municipale et même paye l'eau dont elle a besoin à raison de 11 pf. le m. c., prix inférieur au prix de revient réel.

Pour parer aux dépenses d'entretien et d'améliorations intérieures, on a mis en réserve depuis quelques années le bénéfice de

l'exploitation qui s'élève aujourd'hui à 40.000 marks, soit 6,4 0/0 du capital investi à l'origine, ou 10 0/0 de ce qu'il reste à amortir.

Quoique les tarifs soient très bas, en comparaison de ceux pratiqués ailleurs, les bouchers demandent qu'ils soient réduits ; pour justifier cette demande, ils se basent sur ce fait qu'ils sont obligés de passer par l'abattoir municipal, d'où résulte une augmentation du prix de la viande. Par contre, bien des citoyens estiment que l'abattoir devrait rapporter des bénéfices à la municipalité. La loi prussienne, en effet, autorise les communes à prélever des taxes telles qu'elles se chiffrent par une rémunération de 8 0/0 du capital placé. Sur ces 8 0/0, la ville devrait payer l'intérêt à l'amortissement des emprunts relatifs à l'abattoir : il lui resterait encore 2,6 0/0 du capital original, soit 16.300 marks de bénéfice net. Sitôt que les emprunts seraient amortis, la totalité de 8 0/0 — soit 50.000 marks — serait un revenu net pour la ville.

La méthode adoptée à Remscheid paraît cependant préférable ; l'établissement des taxes les plus basses possibles est, en effet, conforme aux intérêts et des producteurs et des consommateurs.

Les bouchers prétendent qu'il serait meilleur marché pour eux d'abattre le bétail chacun chez soi. Mais ils échapperaient ainsi au contrôle sanitaire, reconnu aujourd'hui indispensable pour la viande de boucherie livrée à la consommation.

Les viandes avariées sont, depuis peu, employées, avec adjonction de son, pour engraisser le bétail (porcs, volailles, etc.) ; la graisse provenant de ces viandes est vendue à des fabriques de savon. Cette manière de faire est à recommander, car elle permet de transformer sur place les viandes de rebut et d'empêcher ainsi qu'elles ne soient frauduleusement offertes aux consommateurs.

III. — Les bains municipaux.

Ouverts en 1894, ils ont coûté 150.000 marks.

Malgré les prix assez élevés des bains, l'affaire n'est pas bonne. Au point de vue social, l'établissement ne rend pas non plus les services qu'on en espérait. En 1907, on ne compta qu'un bain (en piscine, en baignoire, en douche) par habitant. La raison en doit être cherchée dans les grandes distances qui séparent certains quartiers de l'établissement. « Il faut avoir bien envie de se baigner pour s'imposer une demi-heure ou une heure de chemin par monts et par vaux à la fin d'une journée de travail. »

La municipalité a organisé des bains à prix réduits pour les ouvriers et gratuits pour les écoles. L'établissement rend donc cependant des services appréciables.

IV. — La caisse d'épargne.

Fondée en 1840, elle s'est considérablement développée depuis. Les dépôts se sont élevés à 67.000 marks en 1860, 2.833.000 marks en 1880, 9.835.000 marks en 1900 et 17.189.000 marks en 1908 ; soit, pour un total de 18.131 livrets, une moyenne de 948 marks (le 31 mars 1908). On a d'ailleurs constaté à Remscheid, comme dans toute l'Allemagne, que les épargnants se recrutent dans toutes les classes de la société, depuis les citoyens les plus aisés jusqu'aux tout petits bourgeois, mais que les travailleurs épargnent encore très peu. L'intérêt généralement accordé est de 3 1/2 0/0; pour les épargnants de la classe ouvrière, il est de 4 0/0. Le 1er avril 1907, il y avait 2.100 livrets profitant de ce taux plus élevé, sur un total de 17.090 livrets, cette proportion — un peu plus d'un huitième — est minime pour une ville aussi ouvrière.

La caisse d'épargne a obtenu cependant, comme établissement municipal, des résultats très appréciables. Depuis sa fondation, elle a fait 520.000 marks de bénéfices, qu'elle a versés à la Caisse municipale.

Un tiers des titres en portefeuille sont des fonds de l'Empire Allemand ou des Etats Confédérés.

Les bénéfices ont été employés pour des œuvres d'assistance et pour la construction d'écoles; ils ont ainsi déchargé le budget municipal. Mais, dans les dernières années, ils ont servi à des œuvres un peu en dehors de la sphère des devoirs incombant nécessairement aux communes: beaucoup de ces œuvres n'eussent pas été entreprises si l'on n'avait pas disposé des bénéfices de la Caisse d'épargne: elles eussent en tout cas été subventionnées plus maigrement. Ce sont, par exemple, l'entretien d'une salle de lecture et d'une bibliothèque populaire (4.000 marks), la lutte contre la tuberculose (5.000 marks) et contre les maladies des ouvriers (4.000 marks), l'établissement de bains (11.000 marks), les écoles complémentaires (8.800 marks), les squares et promenades de la ville (9.000 marks), etc.

L'importance sociale des bénéfices de la Caisse d'épargne réside dans ce fait que grâce à eux le rôle social de la commune s'étend peu à peu et presque sans débat. Tel nouveau service dont l'entretien sur les recettes régulières du budget municipal soulèverait des discussions passionnées prend droit de cité dans la commune et est considéré peu à peu comme indispensable grâce aux subsides de

la Caisse d'épargne. Bien des réformes intéressantes ont été ainsi rendues possibles.

Cette considération n'est pas une des moins importantes qui militent en faveur de l'extension des régies directes.

Etienne BUISSON.

CHRONIQUE

L'ACTION MUNICIPALE CONTRE LE RENCHÉRISSEMENT DE LA VIE EN ITALIE

Au Conseil municipal de Milan.

Dans ses séances d'avril, le Conseil municipal de Milan a longuement discuté la question du renchérissement de la vie. Parmi les nombreux et remarquables discours prononcés, un des plus importants fut celui du conseiller Carozzi. Nous le reproduisons ci-dessous *in-extenso :*

La technique de la production.

Le groupe socialiste m'a confié la mission peu facile de faire revivre la question, enterrée depuis quelque temps, de la cherté des vivres, peut-être parce que nous sommes dans un mois de résurrection et que la tâche devrait être moins ardue pour un médecin. Mais je dois me limiter à toucher, sans les développer, aux divers points de l'ordre du jour présenté, en les commentant conformément à notre manière de voir.

La cause première du prix élevé de beaucoup d'articles de première nécessité réside sans aucun doute dans ce fait que *la technique de production est démodée,* que le mécanisme du système commercial est rouillé et que ce système interpose entre le producteur et le consommateur une légion de petits intermédiaires, véritables parasites de la collectivité.

Il arrive encore au consommateur une autre infortune : le commerce, livré à l'anarchie, à l'arbitraire de la libre concurrence, permet la constitution de monopoles pour la vente de certains produits, monopoles réunis entre les mains d'un petit nombre d'individus qui élèvent et abaissent les prix à volonté, sans que la commune puisse en contrôler la nécessité et sans que le consommateur puisse se défendre.

Ce n'est que là où les ouvriers sont fortement organisés qu'on lutte contre l'augmentation des prix en arrachant au patronat des salaires plus élevés mais toujours inférieurs aux nécessités de la vie. En effet, de récentes statistiques allemandes et anglaises prouvent que, si de 1899 à 1908, les salaires ont augmenté de 6 0/0 en Angleterre et de 18 0/0 en Allemagne, le prix des vivres a subi une hausse de 11 0/0 dans le premier pays et de 20 0/0 dans le second.

Mais restons chez nous, et commençons par le problème de l'habitation.

Le problème de l'habitation.

En 1909, l'adjoint d'alors, l'ingénieur Baroni, disait que nous étions au *terme de la crise,* parce que le marché des logements s'était un peu amélioré l'année précédente. De fait, il pouvait assurer que, jusqu'en 1908, le nombre des habitations disponibles avait toujours été inférieur

à la demande, à tel point que, jusqu'en 1903, on trouve les logements de deux pièces habités en moyenne par six personnes et ceux d'une pièce par trois personnes. En 1905, la situation a encore empiré et, en 1906, la population ayant augmenté de 18.000 âmes, la pénurie des habitations augmente d'environ 8.000 pièces. En 1907, nous restons dans le *statu quo* et, en 1908, comme je l'ai dit, la situation s'améliore parce que l'immigration a diminué et qu'il y a à peu près égalité entre la demande et l'offre.

Aujourd'hui, dit-on, grâce à l'action déployée en ces derniers temps par des institutions nouvelles, des associations privées, etc., les logements ne manquent pas. Mais cela ne me paraît exact qu'en partie. J'ai trouvé en effet, à l'Office de logements, qu'à la fin de février étaient disponibles: 87 logements d'une pièce (à Porta Vittoria), 405 de deux pièces, 623 de trois pièces, ce qui m'explique en partie l'augmentation des loyers, augmentation qui ne se produit pas en raison de la valeur effective des habitations, mais bien en raison de la demande; à tel point que, le 31 mars, il n'y avait plus que 3 logements d'une pièce, 108 de deux et 278 de 3 pièces.

Et nous serons, malgré nous, encore obligés pour bien des raisons de créer des logements d'une pièce, bien qu'ils ne soient pas favorables, le problème du surpeuplement étant intimement lié à celui de la plus grande morbi-mortalité qui, notamment par suite d'infection tuberculeuse, règne dans les classes pauvres et ouvrières.

Ce sujet a été déjà traité dans cette enceinte, mais nous le reprendrons en l'étudiant dans ses rapports avec l'industrie et avec ses conditions hygiéniques.

Il est urgent, aujourd'hui, d'indiquer une ligne directrice pour la solution du problème.

Les propriétaires de vieilles maisons (vous le savez peut-être par expérience personnelle) augmentent le loyer sans avoir déboursé un sou en améliorations ou en modifications et sans que la collectivité en retire un gain quelconque, alors que la valeur totale des propriétés situées sur le territoire de la ville a augmenté, sans fatigue de la part des propriétaires et grâce au travail de la collectivité, dans ces années dernières, d'environ 250 millions.

Or, la commune doit se souvenir qu'à côté des ouvriers vivent et souffrent de la cherté de la vie plus de 8.000 employés d'œuvres charitables, d'institutions publiques, etc., qui attendent eux aussi, et avec plus d'anxiété peut-être, quelque soulagement. L'Institut autonome, sur lequel on veut aujourd'hui faire porter toute la charge, doit au contraire être aidée d'une façon indirecte et doit voir son œuvre complétée par la commune.

Que la commune pense à établir un impôt d'amélioration, à accroître le domaine de terrains à bâtir pouvant être cédés dans de bonnes conditions ; qu'elle facilite l'action des coopératives, en se rappelant l'exemple de la Caisse d'épargne de Belgique qui fait aux employés des œuvres charitables des prêts sur terrains jusqu'à concurrence de 100 0/0 et à ceux des entreprises privées des prêts analogues jusqu'à concurrence de 75 0/0.

Je comprends très bien que le conseil n'entrera pas dans nos vues, lorsque je trouve dans les bilans que, sur une somme de 6 millions pro-

venant de l'emprunt de 70 millions destinés aux habitations populaires, il n'a été dépensé, dans toute l'année 1909, que 2.545.000 francs et qu'il n'a été inscrit, au compte de cet emprunt, que 1 million en 1910 et 2 millions en 1911 pour l'Œuvre des habitations populaires, alors qu'on aliène pour 12.600.000 francs la majeure partie du domaine, déjà si restreint, de nos terrains à bâtir. Ce n'est pas avec de pareilles méthodes que la commune peut se préparer à lutter pour améliorer l'état actuel du marché des logements, en aliénant son plus important patrimoine, en lésinant sur les crédits, en ne taxant pas comme elle le devrait les terrains à bâtir et en ne révisant pas comme il convient les taxes sur les vieux bâtiments.

Nous insistons et nous insisterons sur l'urgente nécessité d'un continuel, incessant et relativement rapide assainissement du vieux Milan. Qu'on se rappelle la loi établie, au siècle dernier, par R. Cross ! Dans le vieux Milan pullulent encore des habitations sans air et sans lumière.

Qu'on favorise les constructions en dehors de la ville par des services de tramways électriques, en étudiant avec soin les transformations et un exercice plus moderne des tramways interprovinciaux.

Pour les ouvriers qui, en nombre de plus en plus considérable, viennent travailler en ville six jours par semaine, qu'on prépare à la périphérie des dortoirs temporaires hygiéniques, ce qui aura aussi pour effet d'élever le niveau moral individuel.

Il y a deux ans, on disait déjà, dans cette salle et sur ces bancs, que *le meilleur système dans ce champ d'action est la transformation du locataire en propriétaire,* en lui fournissant le terrain à bon marché et en créant un réseau de rues avec tous les services inhérents.

Or il me semble que tout cela est demeuré à l'état de promesses. La commune peut, selon nous, compléter l'œuvre de l'Institut autonome institué essentiellement pour la construction de logements ouvriers, en aidant ses employés et ceux des œuvres charitables à devenir propriétaires ; en les aidant, dis-je, et non en construisant directement pour eux.

Notre programme sur ce point reste le suivant :

Arrêt des ventes du domaine de 12 millions ; éventrement graduel et continu de la vieille ville ; accroissement du domaine des terrains à bâtir ; impôt d'amélioration et révision de la taxe sur les bâtiments à l'avantage du domaine des terrains à bâtir ; complètement de l'œuvre de l'Institut autonome pour la construction de maisons pour employés et ouvriers.

Modernisons la panification.

Non moins ancien et non moins chargé de promesses, se représente ici le problème de la *panification consortiale,* discuté à fond par la droite du Conseil. L'adjoint Menozzi, que nous voyons siéger aujourd'hui encore sur les bancs de la municipalité, a déclaré, il y a deux ans, que la « *subdivision qui existe dans la ville est la cause première du prix élevé de la panification* ». Et il ajoutait : « *Etudier, rechercher, voir si l'on peut introduire quelques réformes dans ces industries me semble être le devoir de l'administration d'une ville comme Milan.* »

Et il applaudissait à la proposition de la « Commission d'études » en assurant qu'il l'avait fait travailler sérieusement, alors que nous

savons que l'activité de cette commission resta purement verbale, comme beaucoup de promesses de l'ancienne Municipalité et peut-être même de la Municipalité présente.

Que l'industrie se trouve dans ses conditions actuelles par suite du morcellement auquel elle s'est réduite, c'est ce que m'assurait, il y a quelques jours, un boulanger compétent et digne de foi. Et c'est en ce sens aussi que concluait le rapport de la commission de 1906, lequel relève les chiffres suivants :

Sur 710 fours, 94 occupaient un ouvrier, 68 deux ouvriers et 262 trois ouvriers, avec une production de 1 quintal dans 184 fours, 1 à 2 quintaux dans 266, 2 à 3 quintaux dans 170, de 15 à 20 seulement dans 3, de 30 dans 2 et de 40 dans un seul four.

Ce morcellement de l'industrie avait été reconnu par notre regretté collègue Luraschi comme un facteur éminemment antiéconomique, sans parler du côté hygiénique du problème.

Dans ces petites boulangeries, le travail est primitif, défectueux. Sur 720 fournils, 83 seulement ont des pétrins mécaniques et, dans 3 d'entre eux, ces pétrins sont actionnés à la main.

Sur les 657 autres fournils, où domine la méthode préhistorique, le docteur Della Revere, du bureau d'hygiène, en a trouvé 67 insuffisamment éclairés, 193 seulement en de bonnes conditions, 32 insuffisamment aérés, 111 d'une propreté insuffisante, 205 avec des cuvettes, beaucoup de celles-ci témoignant d'ailleurs par leur aspect qu'elles ne servaient jamais, vu que l'on préférait se laver dans les seaux de sel ou dans les terrines, souvent employés aussi en guise d'urinoirs, les latrines étant trop loin.

4 seulement sur 740 étaient pourvus de crachoirs.

En pareille matière, l'hygiène me paraît un argument assez fort pour faire appliquer sévèrement certain règlement d'hygiène récompensé d'une médaille d'or.

Moderniser l'industrie de la panification est donc la première chose que nous demandons. Et il aurait été utile d'étudier les levains, le côté chimique de cette industrie, ce qui ne s'est jamais fait en Italie où il n'existe pas un eul ouvrage sur cette question. Mais savez-vous ce que me répondit un patron à qui je faisais cette remarque ? « L'idée a été soulevée, mais nous ne l'avons pas réalisée parce qu'il aurait fallu pour cela de l'argent et que l'Umanitaria ne paraissait pas disposée à nous en donner. »

Une industrie comme celle de la panification a besoin de l'aide d'autrui et ne trouve pas en elle-même assez de force pour se perfectionner !

La boulangerie municipale de Vérone, par exemple, munie de fours modernes, de pétrins mécaniques, etc., n'a pas eu seulement pour effet de mettre immédiatement un frein au renchérissement de la vie, ce qui ne fut pas indifférent à la population : elle obligea aussi les bons boulangers à adopter les méthodes rationnelles de production et les mauvais à fermer boutique, et opéra ainsi une sélection nécessaire et opportune au point de vue de l'intérêt public. On a obtenu ainsi à Vérone une amélioration de la qualité du pain et une diminution de prix par kilogramme.

A Budapest, le premier four municipal a été suivi d'autres, si bien

qu'aujourd'hui ils sont au nombre de cinq et ont pu faire baisser le prix du pain de neuf centimes par kilogramme.

Comme autre preuve de l'activité de la panification en grand, de la panification industrialisée, je citerai la boulangerie de la Coopérative suburbaine de consommation des agents des chemins de fer où, sur un bilan de 410.611 francs et pour une production de 40 quintaux environ, le bénéfice net fut de 24.000 francs (et il est à noter qu'il faut bien compter 22.000 francs de frais généraux).

Je mentionnerai aussi la boulangerie de la Maison du Peuple de Bruxelles, qui s'enorgueillit d'être la plus grande productrice de pain de toute la Belgique et de montrer aux visiteurs émerveillés son installation moderne où le travail manuel est réduit au minimum possible. Dans le premier semestre de 1903, le pain figurait au bilan pour 225.000 fr., somme qui s'élève aujourd'hui à près de 350.000 francs, et en 1905 la Maison du Peuple a lancé sur le marché 10 millions de kilogrammes de pain.

Milan est plus modeste. Notre Four municipal compte 10.000 clients à qui il peut fournir un pain de forme et de poids homogènes, comme cela se pratique à l'étranger, et ce qui n'est pas une des moindres causes de la plus grande activité des entreprises étrangères comparées aux nôtres. Mais nous ne voulons pas qu'il borne son activité seulement à cette clientèle, car il ne serait pas à même de jouer ce rôle de régulateur des prix, rôle que nous croyons nécessaire et urgent. Si l'institution d'une boulangerie modèle, avec moulin et fabrique de pâtes suivant toute les règles techniques indispensables pour une expérience complète, représente un programme maximum qui vous fait peur, tenez-vous en à un programme minimum comprenant les points suivants:

Ne pas laisser ouvrir d'autres boulangeries (Turin a 160 fours, Rome 240 et nous 740!)

Réunir les petites boulangeries en groupes possédant un four unique, modèle, à raison d'un par quartier, proposition que nous croyons du reste n'être pas nouvelle.

Favoriser la vente avec paiement anticipé au moyen d'un système de bons.

Faire un four municipal qui fournisse de pain les œuvres charitables et dont les magasins de vente soient ouverts au public, mais industrialiser la municipalisation.

Avant de dénigrer les municipalisations en se fondant sur des expériences manquées ou trop modestes, je voudrais qu'on se rappelât la nécessité de deux facteurs; la technique et la direction. Les moyens dont disposent actuellement la plupart des fours sont plus que défectueux, et c'est là une autre cause du morcellement de l'industrie, de la petite production des fours, etc. Les faire entrer dans la voie du progrès où d'autres nous précèdent depuis quelque temps, est désormais une nécessité urgente et nous croyons que le devoir de la commune est d'intervenir par des actes et non par des paroles.

La défense du lait.

Le lait, le plus précieux aliment des classes pauvres et de l'enfance, se trouve, au point de vue industriel, dans les mêmes conditions déplorables que le pain. Ne parlons pas du côté hygiénique: étables absolument dégou-

tantes (220 sur 222) ; vaches pour la plupart tuberculeuses (40 0/0 : ce sont les chiffres de Fiorentini, du Bureau d'hygiène) ; modes de transport primitifs ; laiteries avec derrières que je ne décris pas, car nous les connaissons tous ; morcellement notoire de l'industrie.

Je vous fais grâce de l'énumération quantitative des substances sales contenues dans le lait ordinaire et constituées en majeure partie par les parcelles de fiente qui tombent dans le récipient pendant la traite, les détritus de fourrage, poils, cellules de la peau de l'animal, poussières minérales, etc.

Ceradini a répété ici les expériences faites à ce sujet à Munich, Hambourg et Dresde, et il nous dit que la quantité de substances sales existant dans notre lait n'est pas loin d'atteindre celle qui a été calculée à Munich en 1892. C'est-à-dire que les bons Milanais avalent bon an mal an 51 quintaux de fiente. Et nous ne pouvons assurer aujourd'hui au consommateur l'arrivée de cet important et délicat produit dans les conditions imposées par l'hygiène. Mais il y a plus.

Songez qu'il entre journellement en ville environ 100 hectolitres de lait écrémé, lequel est vendu et consommé comme étant complet. Songez que l'absence de filtres, de frigorifiques, de récipients *ad hoc* ne permet pas d'entourer le débit de ce précieux aliment des garanties auxquelles a droit le consommateur. Nous croyons être pratiques en réclamant, ici encore, la centralisation du service, comme on a déjà fait pour les viandes. Le lait doit arriver dans un grand dépôt unique pour y être examiné, stérilisé, mis en bouteilles et distribué aux revendeurs, de façon que le consommateur puisse être rassuré sur la qualité du lait qu'il consomme. Nous réclamons qu'on oblige de suite les revendeurs de lait écrémé à ne vendre ce lait que dans des locaux spéciaux et sous la désignation, mise bien en vue du public, de « lait écrémé », tout comme on l'a fait pour les huiles maigres.

L'initiative de Vérone pour les viandes, le poisson.

Pour ce qui concerne les *viandes*, je citerai un fait digne d'être noté : l'initiative de la commune de Vérone pour la vente de poisson.

Le marché du poisson laissait depuis longtemps à désirer, spécialement parce que la marchandise se gâtait, obligeant l'autorité à de fréquentes saisies. De plus, les revendeurs avaient porté le poisson à des prix prohibitifs.

La commune ouvrit elle-même un comptoir pour la vente du poisson, le prix de revient de ce dernier étant augmenté des mêmes frais et taxes auxquels sont soumis les marchands de marée, ainsi que d'un bénéfice de tant pour cent. En deux mois, la vente atteignit 6.500 francs, avec 314 fr. de bénéfices. Le marché a repris vigueur : on vend de la marchandise de bonne qualité, fraîche, à des prix plus doux, et les vendeurs gagnent peut-être autant qu'auparavant, la consommation ayant augmenté.

Quelqu'un de compétent et qui n'est pas suspect, Buffoli, a étudié le problème, et voici ce qu'il dit : « Les prix pratiqués dans la même journée par les marchands de Vérone étaient inférieurs à ceux de Milan, et cela de 10 à 30 0/0 suivant les qualités plus ou moins recherchées. Mon impression est que la Municipalité de Vérone, bien aidée par les fervents de la municipalisation, procède judicieusement ».

Mais, quel que soit l'article de première nécessité dont nous nous occu-

pions, la chose la plus urgente est une organisation rationnelle et complète de systèmes frigorifiques (wagons et cellules) et que la commune veille à ce que le transport des articles de première nécessité se fasse à des prix moins élevés. De même qu'il y a des trains pour les fleurs, il devrait y en avoir pour le lait et pour les légumes, comme cela a lieu à l'étranger où, tous les matins, des trains très rapides apportent à la ville le lait recueilli à plus de 100 kilomètres de distance. Je rappelle aussi la nécessité d'indiquer le prix des marchandises mises en vente, d'employer un papier uniforme, etc.

Et, si possible, honorables adjoints, suivez de plus près le fonctionnement de vos départements, afin qu'on puisse parler d'une « administration clairvoyante » bien qu'à base de parcimonie. Les centaines de mille qui donnent un total de millions gaspillés dans certains travaux (dont nous parlerons une autre fois) pourraient vous être utiles pour la lutte entreprise contre le renchérissement de la vie.

Utopiste me semblera jusque-là la proposition de créer dans les écoles primaires et dans les écoles normales d'instituteurs des cours sur l'alimentation, étant donné votre mauvais exemple. Je dis « utopiste », parce que ces cours se confondront certainement avec ceux sur l'hygiène, c'est-à-dire qu'ils seront incomplets et insuffisants.

Laquelle de nos jeunes filles a des idées claires sur l'hygiène de l'alimentation? Laquelle saurait aujourd'hui composer un menu pour un repas modeste, après avoir fixé la dépense? Une seule école à Milan est entrée dans cette voie, mais les filles d'ouvriers y brillent par leur absence. Fait d'une façon rationnelle et facile, tel que l'a projeté par exemple un de nos collègues, le docteur Minola, dans une intéressante conférence sur ce sujet, et tel qu'il existe depuis des années dans les écoles primaires supérieures d'Allemagne et d'Angleterre, cet enseignement pourrait former une troupe de futures mères de famille comprenant la prosaïque, mais nécessaire « science domestique de la cuisine ».

En formulant, nous aussi, un vœu en faveur de cette nécessaire éducation de nos jeunes filles, nous ne nous illusionnons pas sur la portée de vœu, car, sur ces bancs, on promet beaucoup et on ne tient rien.

Et je ne puis mieux conclure qu'en faisant miennes les paroles de l'adjoint Menozzi, prononcées le 17 juin 1909:

« Renoncer à faire quelque chose, ce serait, il me semble, un peu trop ».

La discussion au Conseil municipal de Milan fut close par deux votes.

La minorité socialiste présenta l'ordre du jour suivant, pour lequel elle fut seule à voter:

« Le Conseil, en présence du problème du renchérissement de la vie, renchérissement qui va en augmentant d'une façon progressive, invite la municipalité à étendre le domaine communal des terrains à bâtir et à faciliter davantage, et énergiquement, par ce moyen ou par d'autres, la construction d'habitations populaires; à étudier et à créer — même en provoquant au besoin la formation d'un consortium — des fours et, éventuellement, des fabriques de pâtes et des moulins communaux, fonctionnant comme un régulateur automatique des prix; à organiser et gérer directement des marchés municipaux qui garantissent la sanité des denrées et préviennent les accaparements de toute sorte; et émet le vœu que le gouvernement et le parlement comprennent leur devoir de procéder à la sup-

pression (graduelle s'il le faut) des droits de douane sur les objets de consommation populaire en commençant par le blé et les farines ».

La majorité s'affirma au contraire sur ce second ordre du jour:

« Le conseil, en présence du malaise causé à la population, et particulièrement aux classes salariées, par le renchérissement de la vie, affirme à nouveau le devoir social de la commune de réaliser graduellement, dans les limites qui lui sont consenties, toutes les mesures propres à diminuer les effets du phénomène en question, et indique principalement:

a) L'étude des règles à suivre pour améliorer et diriger, selon des critériums modernes et conformes aux besoins de la consommation, les marchés de denrées alimentaires (fruits et légumes, volailles, œufs, etc.) et pour favoriser l'importation et l'introduction des viandes frigorifiées;

b) L'étude de l'opportunité de créer des fours consortiaux;

c) Le maintien du domaine communal dans le but de favoriser la construction de maisons pour ouvriers et employés, et le développement de toutes les initiatives tendant à diminuer la cherté des loyers;

d) Le développement des cours d'hygiène dans les écoles primaires de garçons et dans les écoles normales d'instituteurs, avec enseignement des principes hygiéniques, physiologiques et économiques de l'alimentation, et l'institution, dans les cinquième et sixième classes des écoles de filles, de cours complémentaires d'éducation domestique au point de vue hygiénique et général. »

A Brescia. — Action combinée de la Commune et de la coopérative de consommation.

M. Giuseppe Garibotti publie dans le numéro de mai 1911 de *Il Comune Moderno* le très suggestif article ci-dessous :

Certaines personnes, qui étudient cependant les problèmes économiques, ont mis en doute que les « municipalisations » puissent avoir plus d'efficacité que les « taxations municipales », et elles affirment que si l'on veut obtenir encore un rapide disciplinement du prix des produits alimentaires dont la consommation est la plus grande, il faudra revenir au régime de la taxation des denrées par la mairie, même là où a été tentée et fonctionne quelque municipalisation de services alimentaires, puisque, disent-elles, les services directs assumés par les communes, sans l'efficacité du monopole, ne peuvent que favoriser un nombre très limité de citoyens sans imposer un régime d'égalité bienfaisante pour tous les consommateurs.

Ce qui a lieu actuellement à Brescia donne tort aux adversaires opiniâtres des services municipalisés.

La crise du marché des viandes étant, ici aussi, devenue aigüe, l'administration municipale était sollicitée de différents côtés de taxer la viande ou d'ouvrir des boucheries. Mais un service de boucheries municipales ne peut s'improviser sans se mettre dans des conditions d'infériorité vis-à-vis des exerçants privés, et la taxation ne pouvait pas ne pas subir l'influence des conditions actuelles du marché, en sorte que les consommateurs devaient attendre des situations et des temps meilleurs pour obtenir les économies désirées.

Mais le devoir de la commune moderne l'entraîne à étudier, dans l'intérêt des consommateurs, des solutions efficaces et simples, en dehors de la taxation, des boucheries municipales improvisées et d'une limitation

quelconque de la liberté commerciale à laquelle aspire le commerçant privé.

L'administration municipale de Brescia songea à s'assurer une certaine quantité de viandes frigorifiées et les offrit à des bouchers privés. « Nous pouvons, leur dit-elle à peu près, vous faire venir, pendant une période de temps déterminée, de la viande de bœuf frigorifiée, de première qualité, que vous pourriez vendre 1 fr. 50 le kilog. Pour que vous puissiez cependant avoir un peu plus de bénéfices, nous sommes disposés à transiger sur la fixation du prix de vente à 1 fr. 60 ; mais si nous n'obtenons pas votre adhésion, nous devrons prendre d'autres mesures pour défendre les intérêts de tous les consommateurs. »

Les bouchers sourirent de cette menace et n'acceptèrent pas les propositions de l'administration municipale.

Par des accords intervenus avec l'Union coopérative de consommation, laquelle démontra, une fois de plus, qu'elle n'agissait qu'à l'avantage de la masse des consommateurs, la commune confia à cette organisation la distribution des viandes frigorifiées qu'elle ferait venir de la République Argentine et qui seraient vendues au prix unique de 1 fr. 50 le kilog, et elle avertit la population que la vente au détail commencerait le samedi 17 décembre.

En présence des dispositions prises par la municipalité, le syndicat des bouchers qui, les mois derniers, avait déjà mis en vente des viandes frigorifiées au même prix que celles du pays, commanda un nouvel arrivage de ces viandes et, le samedi 17 au matin, se trouvaient exposés, dans presque toutes les boucheries privées, des écriteaux portant en grosses lettres l'inscription « Viande frigorifiée, de première qualité, à 1 fr. 50. »

Le service direct organisé par la commune avec le concours de l'Union coopérative de consommation avait atteint le but désiré. Aucune taxation n'aurait obtenu un succès aussi rapide et aussi efficace. D'une façon très simple, et sans la moindre atteinte au principe de la libre concurrence, la commune a réussi à généraliser le prix de 1 fr. 50 pour les viandes frigorifiées.

Cet heureux résultat sera-t-il durable ?

Nous croyons que oui, pourvu que les consommateurs le veuillent. Ce sont eux qui doivent exercer leur influence pour que les mesures annonaires modernes prennent un caractère de stabilité.

La mesure prise, en ce qui concerne les viandes, par la municipalité de Brescia démontre que, d'une intervention municipale bien conçue, les consommateurs peuvent, dans d'autres branches encore de l'alimentation, tirer des profits inespérés. Il devrait être pris d'autres mesures efficaces pour le pain, les légumes, la volaille, les fruits, le lait. La municipalité peut devenir fournisseur ou acheteur de produits dont elle confiera la distribution à des organisations coopératives, après avoir fixé le prix de vente.

Pour le pain, par exemple, il n'est pas nécessaire de viser au monopole de la production répondant à la consommation de tous les habitants. Il suffirait que la commune fabriquât 15 ou 20 quintaux de pain par jour. du pain fait avec soin. Introduire sur le marché une telle quantité de pain au juste prix, distribué par des coopératives et par quelques revendeurs privés, c'est assurer à bref délai la diminution et l'uniformité des

prix ainsi qu'un continuel stimulant à une bonne production, sans léser la liberté du commerce.

Incalculable est l'œuvre bienfaisante que peut accomplir la municipalisation dans les services alimentaires, lorsqu'elle est soutenue par l'organisation coopérative des consommateurs. Ce sont là deux grandes forces qui, unies, peuvent révolutionner les causes des crises actuelles dans le marché des denrées alimentaires et favoriser d'une façon admirable l'intérêt des consommateurs.

UN OFFICE MUNICIPAL DES LOGEMENTS A MUNICH

Les deux assemblées municipales de Munich se sont (mai 1911) prononcées en principe pour la création d'un office municipal des logements et la publication d'un « Indicateur des logements ». Cet office fonctionnera à partir du mois de septembre 1911. La notification sera obligatoire pour tous les logements de moins de 5 pièces. Les détails du fonctionnement de l'Office, et notamment la réglementation des logements (réglementation qui, à cause de son caractère policier, souleva de violentes discussions au sein du Conseil municipal), la fixation des taxes à percevoir, les instructions à donner aux fonctionnaires chargés de la surveillance des logements, l'établissement d'une statistique régulière des logements, etc., furent renvoyés à l'examen d'une commision spéciale. Comme conseiller administratif du nouvel office, la municipalité a nommé le conseiller Scholl. (*Kom Praxis,* 17 juin 1911.)

LES CONDITIONS DU TRAVAIL

La journée de huit heures en Allemagne. — A Carlsruhe.

A Carlsruhe, la journée de huit heures existe déjà, dans une partie de l'usine à gaz municipale, pour les ouvriers occupés au chauffage des fours. Le Conseil municipal a décidé (mai 1911) de ramener également à 8 heures, pendant l'été, la durée du travail quotidien pour les ouvriers chargés du service des cornues, tandis que le reste des ouvriers travaillera 9 heures 1/2. A l'usine électrique communale, la journée de travail sera de 8 heures durant toute l'année. On estime que cette réduction du nombre d'heures, et l'octroi d'un supplément de salaire aux ouvriers employés au chauffage et aux cornues, entraîneront pour la ville une augmentation de dépenses de 7 à 8.000 marks. E. M.

BIBLIOGRAPHIE

Dr HERMANN HASSE, *Jahrbuch für Sozialen Fortschritt und freiheitliche Weltanschauung (Reformers Yearbook. — Guide social),* Erster Jahrgang 1910-1911, 178 p. in-16, Leipzig, 2 Mk.

Almanach donnant des renseignements sur les organisations et sur les organes du mouvement social international et sur leurs principaux représentants. Une section (p. 86-91) est consacrée à la politique communale et à la question des logements. Publié sous les auspices de l'Institut international pour la diffusion des expériences sociales. E. M.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard MILHAUD.

3e Année N° 30 Octobre 1911.

LES ANNALES DE LA RÉGIE DIRECTE

LES TARIFS, LE TRAFIC ET LE MATÉRIEL DES CHEMINS DE FER EN SUISSE AVANT ET APRÈS LE RACHAT

Par Edgard MILHAUD,

Professeur d'économie politique à l'Université de Genève.

Dans le domaine des tarifs, la nationalisation des chemins de fer a procuré au peuple suisse ces deux avantages :

1° Les taxes, qui variaient de compagnie à compagnie, ont été unifiées;

2° L'unification s'est faite sur la base de l'adoption des plus basses parmi celles des anciennes compagnies, c'est-à-dire que dans l'ensemble les prix des transports ont été réduits.

En ce qui concerne les voyageurs, la réforme la plus importante a porté sur les billets d'aller et retour. Le tableau ci-dessous fait connaître les réductions accordées :

Réductions sur les billets d'aller et retour.

Chemin de fer	Longueur des lignes (kilom.)	Par kilomètre						Rabais pour l'aller et retour, exprimé en 0/0 du double de la taxe simple course.			Différence entre les prix des billets d'aller et retour du réseau de l'Etat et ceux des anciennes Compagnies (augmentation : +, diminution : —).					
		Simple course			Aller et retour											
		Classes			Classes			Classes			Classes					
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I		II		III	
		Cts	Cts	Cts	Cts	Cts	Cts	0/0	0/0	0/0	Cts	0/0	Cts	0/0	Cts	0/0
Cie Jura-Simplon...	964	10,4	7,3	5,2	16,64	11,68	8,32	20	20	20	—1,04	—6,25	—1,68	—14,38	—1,82	—21,90
Cie Central-Suisse..	398	10,75	7,5	5,375	16,125	10,0	6,45	25	33 1/3	40	—0,52	—2,02	—	—	+0,05	+ 0,78
Cie Nord-Est Suisse :	130	10,4	7,3	5,2												
1-12 kilomètres .					16,64	11,68	8,32	20	20	20	—1,04	— 6,25	—1,68	—14,38	—1,82	—21,90
A partir de 13 Km.					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8	—	—	—0,40	— 3,84	—0,80	—10,96
Cie Union Suisse...	268	10,75	7,5	5,375	17,2	12,2	8,6	20	20	20	—1,60	— 9,30	— 2,20	—18,57	— 2,10	—23,95
Réseau de l'Etat...	2433	10,4	7,3	5,2	15,6	10,0	6,5	25	31,5	37,5						

Les données réunies dans ce tableau permettent de faire les constatations suivantes :

1° En adoptant comme taxe kilométrique uniforme, pour les billets d'aller et retour *de 3e classe*, celle qui était perçue sur le Central Suisse, on a arrondi le nombre des centièmes de centimes : de 6 centimes 45 elle a été portée à 6 centimes 50; cela fait une

augmentation imperceptible de 0,78 0/0 sur un petit réseau de 321 kilomètres. L'application de cette taxe aux autres réseaux constituait une réduction de 21,90 0/0 sur les lignes du Jura-Simplon (964 kilomètres), de 21,90 0/0 pour les parcours de 1 à 12 kilomètres, et de 10.96 0/0 pour les parcours de plus de 12 kilomètres sur les lignes du Nord-Est Suisse (730 kilomètres), et de 23,95 0/0 sur les lignes de l'Union Suisse (268 kilomètres) ;

2° Les réductions accordées sont sensiblement plus fortes pour la troisième classe que pour la seconde : sur les lignes de l'ancien Jura-Simplon, 21,90 0/0 en troisième, 14,38 0/0 en seconde, et 6,25 0/0 en première ; mêmes chiffres sur les lignes du Nord-Est Suisse pour les parcours de 1 à 12 kilomètres ; pour les parcours de plus de 12 kilomètres, 10,96 0/0 en troisième classe, 3.84 0/0 en seconde et néant en première : c'est que c'est précisément le tarif des premières de l'ancien Nord-Est pour les parcours de plus de 12 kilomètres qui, étant le plus bas de tous, est adopté comme tarif général des premières pour l'ensemble du réseau d'Etat ; sur les lignes de l'ancienne Union Suisse, la réduction est de 23,95 0/0 en troisième classe, de 18,57 0/0 en seconde et de 9,30 0/0 en première. Seules les lignes du Central-Suisse font exception à cette règle, parce que ses tarifs de 3e classe (avec la minuscule modification indiquée) et de 2e classe, étant les plus bas de tous, sont devenus les tarifs communs du nouveau réseau.

Par cette gradation de ses faveurs, d'autant plus fortes que la fraction du public appelée à en profiter était moins fortunée, la réforme des tarifs prenait un caractère nettement démocratique.

3° Dans le même ordre d'idées, il est intéressant de comparer, sous l'ancien régime et sous le nouveau, les rabais accordés, pour les billets d'aller et retour, sur le prix de base du tarif ordinaire, aux voyageurs des différentes classes. Or, seules la Compagnie du Central-Suisse et celle du Nord-Est pour les parcours de plus de 12 kilomètres faisaient une différence, différence d'ailleurs très minime pour cette dernière Compagnie. Le Jura-Simplon, le Nord-Est, pour les trajets de 1 à 12 kilomètres, et l'Union-Suisse avaient adopté le même taux de rabais : 20 0/0. Sur le réseau de l'Etat, le taux du rabais est de 25 0/0 pour la première classe, de 31,5 0/0 pour la seconde et de 37,5 0/0 pour la troisième.

Donc, tandis que, en général, les Compagnies suisses traitaient également les plus fortunés et les plus modestes, l'Etat suisse distingue entre eux et accorde aux plus modestes les plus fortes réductions.

Un troisième procédé peut être conçu : distinguer — comme le fait l'Etat suisse — entre les deux catégories, mais pour favoriser, non les plus pauvres, mais les plus riches. Méthode étrange, pensera-t-on peut-être. C'est celle des Compagnies françaises, qui accordent sur le tarif de base une réduction de 20 0/0 pour les billets d'aller et retour de seconde et de troisième classe, et de 25 0/0 pour les billets de première.

Ce détail étonnant de la tarification des Compagnies françaises fait ressortir, par la brutalité du contraste, le caractère social de la réforme de l'Etat suisse.

Quant à l'importance économique de cette réforme, deux faits permettent de la mesurer : les billets d'aller et retour, sur lesquels elle porte, représentent près de la moitié des voyages effectués sur le réseau suisse (en 1910, 47,43 0/0) et plus des six septièmes des voyages effectués à la taxe normale (en 1910, 86,75 0/0), les billets simples représentant l'autre septième, et sur l'ensemble des billets d'aller et retour, ceux de troisième classe, pour lesquels la réduction a été de beaucoup la plus forte, représentent une proportion de plus des neuf dixièmes, — exactement, en 1910, de 93,84 0/0.

De même que le tarif général des billets d'aller et retour, et suivant la même méthode, les tarifs des cartes d'abonnement ont été réduits. Nous indiquons, à titre d'exemple, les réductions accordées pour les abonnements d'ouvriers.

Avant la nationalisation, le Central-Suisse avait des abonnements d'ouvriers valables sur tout son réseau pour des distances de 40 kilomètres au plus au prix de 40 centimes par mois et par kilomètre ; le Jura-Simplon avait des abonnements d'ouvriers valables sur tout son réseau pour des distances de 15 kilomètres au plus au prix de 39 centimes par mois et par kilomètre ; l'Union Suisse ne délivrait des abonnements d'ouvriers que pour les parcours et aux prix qui suivent :

Parcours	Distances	Prix par mois
Räterschen-Winterthour......	7 kilomètres	Fr. 4 30
Schottikon-Winterthour......	8 —	— 4 90
Elgg-Winterthour...........	12 —	— 6 20

L'ancien Nord-Est ne délivrait pas d'abonnements d'ouvriers, mais il délivrait des abonnements annuels ordinaires pour 360 courses aller et retour, payables *par mois*, et dont faisaient usage les ouvriers. Ces cartes mensuelles coûtaient, par exemple :

Pour 3 kilomètres	...............Fr.	1 80
— 5 —	....	3 »
— 10 —	....	6 »
— 15 —	....	7 »
— 20 —	....	9 »
— 25 —	....	10 »
— 30 —	....	12 »

L'Etat suisse a adopté, et étendu à tout le réseau, le tarif de l'ancien Central-Suisse : 40 centimes par mois et par kilomètre. Le tarif le plus bas eût été celui de l'ancien Jura-Simplon : 39 centimes. Il m'a paru préférable, sans doute pour la simplicité des calculs et la commodité des paiements, d'arrondir la somme par une minuscule majoration d'un centime. Il y avait d'ailleurs une compensation dans le fait que la distance moyenne était portée de 15 à 40 kilomètres.

Les réductions obtenues sur les lignes de l'Union-Suisse et du Nord-Est ressortent des rapprochements qui suivent :

Compagnie de l'Union Suisse et réseau de l'Etat suisse

Distances	Cie de l'Union Suisse	Etat Suisse	Diminution sur le réseau de l'Etat	
Kilomètres	Fr.	Fr.	Fr.	0/0
7	4 30	2 80	1 50	34 88
8	4 90	3 20	1 70	36 53
12	6 20	4 80	1 40	22 58

Les réductions oscillent entre 22,58 et 36,53 0/0; et notons qu'aujourd'hui les ouvriers des régions desservies par les lignes de l'ancienne Union-Suisse peuvent tous prendre des abonnements d'ouvriers, alors que dans l'ancienne Compagnie ces billets n'étaient délivrés que pour trois trajets spéciaux.

Compagnie du Nord-Est et réseau de l'Etat suisse

Distances	Cie du Nord-Est	Etat Suisse	Diminution sur le réseau de l'Etat	
Kilomètres	Fr.	Fr.	Fr.	0/0
3	1 80	1 20	0 60	33 33
5	3 »	2 »	1 »	33 33
10	6 »	4 »	2 »	33 33
15	7 »	6 »	1 »	14 29
20	9 »	8 »	1 »	11 11
25	10 »	10 »	» »	» »
30	12 »	12 »	» »	» »

Pour les petites distances (jusqu'à 10 kilomètres) le taux de la réduction est ici de 33,33 0/0; à 20 kilomètres, il est encore de

11,11 0/0; on n'arrive aux anciens prix qu'au delà de cette distance, c'est-à-dire dans des cas exceptionnels.

On serait heureux de pouvoir mesurer exactement l'influence exercée par cette réforme des tarifs d'abonnements d'ouvriers sur cette branche du trafic; les statistiques ne le permettent pas : on connaît bien le mouvement de ce trafic depuis l'année qui a suivi la réforme, réalisée le 1er juillet 1903, mais pour les années antérieures les données correspondantes font défaut. Du moins on peut se rendre compte par les chiffres que nous possédons que depuis cette époque le développement a été continu et rapide. Les nombres de voyages effectués ont été les suivants :

ANNÉES		Augmentation
En 1904	8.006.200	
— 1905	9.976.850	1.870.650
— 1906	11.905.050	1.928.200
— 1907	13.783.950	1.878.900
— 1908	14.104.150	320.200
— 1909	14.591.950	487.800
— 1910	16.213.274	1.621.324

Depuis le 1er mai 1909, le réseau de l'Etat s'est accru du petit réseau du *Gothard*, dont les résultats figurent dans les statistiques des deux dernières années; cette adjonction n'a évidemment influencé que d'une manière imperceptible les résultats globaux, puisque de 1908, année précédent l'adjonction, à 1909, l'augmentation n'est que de 487.800 voyages, et que l'augmentation en 1910, année où après une période de dépression économique commence la reprise du travail, n'est pas plus forte, est au contraire plus faible qu'au cours des années précédentes. Nous serions donc autorisés à faire abstraction de cet élément nouveau si peu important, et à dire que de 1904 à 1910, c'est-à-dire en six ans, ce mouvement des abonnés ouvriers a doublé, passant de 8.006.200 voyages à 16.213.274. Mais nous procèderons avec plus de rigueur en ne considérant que la période 1904-1908, au cours de laquelle nous avons exclusivement à faire aux lignes des quatre premiers réseaux rachetés, Central Suisse, Nord-Est Suisse, Union-Suisse et Jura-Simplon. De 8.006.200 en 1904, le nombre des voyages passe à 14.104.150 en 1908, ce qui fait, au cours de cette période de quatre années, une augmentation de 6.097.950 voyages ou de 76,17 0/0, et une augmentation annuelle moyenne de 1.524.487 voyages ou de 19,04 0/0. C'est là un taux de progression remarquable aboutissant au résultat que voici: en 1904, les voyages des abonnés ou-

vriers représentaient le 14,73 0/0 de l'ensemble des voyages effectués; en 1908, cette proportion atteint 19,42 0/0. Pourtant l'ensemble des voyages avait également subi une forte progression, passant de 54.338.339 en 1904, à 72.608.953 en 1908.

Pour l'ensemble du mouvement des voyageurs, nous avons l'avantage de pouvoir étendre la comparaison à la période qui a précédé le rachat, et en même temps de pouvoir substituer à la considération du nombre des voyages celle, plus précise, plus rigoureuse, du nombre des kilomètres-voyageurs (1). Nous aurons soin d'ailleurs, afin d'atteindre au maximum de rigueur, de ramener les nombres absolus de kilomètres-voyageurs aux nombres proportionnels de kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité ce qui élimine la part d'erreur qu'auraient pu introduire dans les calculs les variations dans la longueur du réseau.

Notre comparaison portera sur la période de vingt années de 1891 à 1910, période que nous décomposerons ainsi : 1° de 1891 à 1901, période d'exploitation privée pure, tous les réseaux se trouvant aux mains des Compagnies ; 2° de 1902 (1er janvier) à 1903 (30 avril), période de régie directe partielle : l'Etat a pris en main le 1er janvier 1902 les réseaux du Central-Suisse et du Nord-Est et le 1er juillet 1902 le réseau de l'Union-Suisse — un réseau important, le Nord-Est, et deux petits réseaux, le Central-Suisse et l'Union-Suisse ; il va reprendre, le 1er juillet 1903, le plus grand de tous les réseaux, le Jura-Simplon : il est dans une période d'attente et de transition ; 3° du 1er mai 1903 à 1910, période de régie directe pure : dès le 1er mai 1903, l'Etat est en possession de l'ensemble des lignes, à l'exception du petit réseau du Gothard ; il peut organiser librement l'exploitation, refondre et unifier les tarifs : il est le maître : il est, seul, responsable : nous sommes bien dans le régime nouveau, s'aménageant et agissant à son gré. En fait, la constitution du nouveau régime va être marquée, le jour même de la nationalisation du Jura-Simplon, le 1er mai 1903, par l'établissement du nouveau tarif des billets d'aller et retour. Mais dans cette période il y a lieu de distinguer encore deux phases : celle qui précède et celle qui suit la reprise du Gothard, le 1er mai 1909.

Dans toutes les comparaisons qui suivent, nous avons dû prendre pour base — pour les raisons exposées dans notre article sur *Les accidents de chemins de fer en Suisse avant et après le rachat* (2)

1. Voir notre article sur *Les accidents de chemins de fer en Suisse avant et après le rachat*, n° de juin 1911 (t. III), p. 231, 3e alinéa.

2. *Annales*, n° 26 (t. III, p. 226-227).

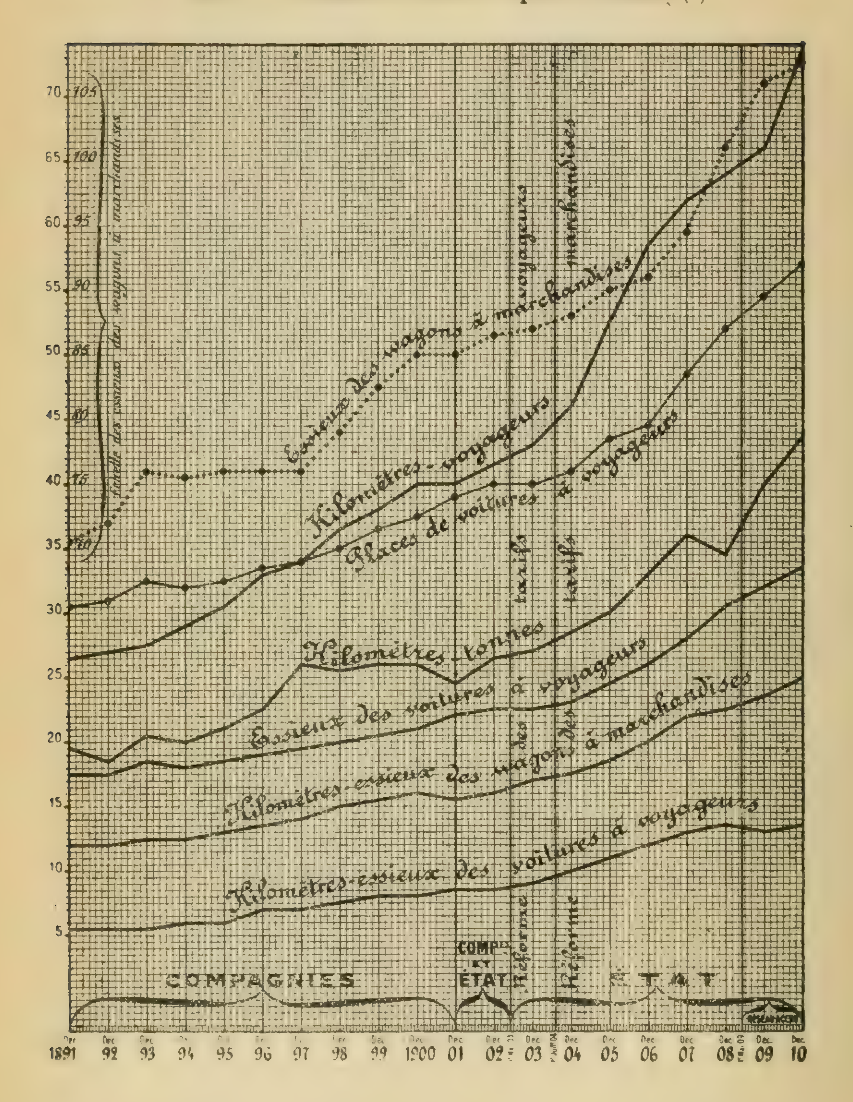
— les lignes des quatre réseaux nationalisés en 1902 et 1903 : nous avons ainsi des données strictement comparables et suffisamment larges pour l'un et pour l'autre régime. Mais nous devons pour cette raison laisser de côté les deux exercices 1909 et 1910, pour lesquels, dans les résultats des chemins de fer de l'Etat suisse, les chiffres des lignes du Gothard sont confondus avec ceux des quatre autres anciens réseaux. Ou du moins, si nous faisions entrer en ligne ces deux derniers exercices, pour cette raison, motivée ailleurs (1), que les résultats du Gothard n'ont pu modifier que dans une proportion infime ceux de l'ensemble, il faudrait qu'il fût bien entendu que pour ces deux derniers exercices la comparaison, du fait de cet élément nouveau, n'a plus la même rigueur.

Dans le tableau ci-contre, nous avons réuni aux données relatives au trafic-voyageurs une série de données relatives à d'autres ordres de faits, dont nous nous occuperons dans la suite. De même, c'est l'ensemble de ces diverses données que nous avons traduit dans le graphique qui suit. Nous n'en retiendrons, pour le moment, ce qui a trait à cette question particulière.

Années	RÉGIME	Kilom.-voyageurs par kilom. exploité	Kilom.-tonnes par kil. exploité	Essieux de voitures à voyageurs par kil. exploité	Places de voitures à voyageurs par kil. exploité	Essieux de wagons à marchand. par kil. exploité	Kilom.-essieux des voitures à voyag. par kil. exploité	Kilom.-essieux des wagons à marchand. par kil. expl.
1891	Compagnies	263.819	197.528	1.73	30 6	7.06	53.529	118.750
1892	»	270.012	186.001	1.76	31.1	7.21	54.670	117.489
1893	»	276.434	203.722	1.85	32.7	7 62	55.349	125.483
1894	»	289.569	201.715	1.82	31 9	7.54	58.658	127.034
1895	»	305.622	209.366	1.85	32.4	7.58	62.480	130.503
1896	»	331.344	236.226	1 90	33.3	7 59	68.125	137.841
1897	»	340.939	260.676	1.94	34 0	7.58	69.117	141.502
1898	»	366.479	256.760	1.98	35.0	7.92	74.403	148.558
1899	»	382.412	258.417	2.05	36.3	8.25	78.078	154.846
1900	»	399 606	262.422	2.12	37 7	8 48	82.957	158.915
1901	»	398.334	246.449	2.19	39.0	8.51	84.156	156.956
1902	Compagnies et Etat	414.568	265.374	2.26	40.2	8.66	86.957	161.411
1903	»	431.003	272.446	2.23	39.8	8.71	92.986	169.562
1904	Etat	461.829	286.476	2.31	41.2	8.79	101.742	175.572
1905	»	523.451	301.666	2.46	43.5	8 89	108.241	185.290
1906	»	584.549	328.895	2.58	47.7	9.08	118.373	200.313
1907	»	620.437	360.574	2.82	48.3	9.44	131.456	221.411
1908	»	641.634	347.135	3.03	51.9	10.08	134.874	223.951
1909	Réseau accru	662.432	398.571	3.19	54.4	10.59	132.304	236.097
1910	»	735.667	434.414	3.32	56.9	10.76	137.677	247.245

1. Article cité, p. 232, note.

Le trafic et le matériel avant et après le rachat (1).



1. Les différentes données sont comptées par kilomètre exploité, sauf celles relatives aux essieux des wagons à marchandises, qui sont comptées par dix kilomètres exploités. La courbe des essieux des wagons à marchandises se rapporte à une échelle spéciale, figurée à côté de l'échelle générale.

C'est dans le courant de l'année 1903 qu'ont eu lieu les principales réformes concernant les tarifs des voyageurs : le 1er mai, la réforme des tarifs des billets d'aller et retour, le 1er juillet 1903, la réforme des tarifs d'abonnements. Pour connaître l'action de ces réformes, nous devons établir le taux de la progression moyenne annuelle du trafic-voyageurs au cours de la période qui a précédé, et au cours de la période qui a suivi : la différence représentera évidemment, au moins dans l'essentiel, l'œuvre propre des réductions de tarifs. Or, de 1891 à 1902, en onze ans, l'augmentation du nombre des kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité est de 150.749, ou de 57,14 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 13.704 ou de 5,19 0/0. De 1902, année précédant la réforme, à 1908, l'augmentation, en six ans, est de 243.300 kilomètres-voyageurs ou de 61,08 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 45.550 kilomètres-voyageurs ou de 10,18 0/0. Le surplus de l'augmentation annuelle moyenne est donc de 10,18 0/0 — 5,19 0/0 = 4,99 0/0. Ce surplus de 4,99 0/0 d'une progression qui était antérieurement de 5,19 0/0 constitue une progression de la progression de 96,33 0/0. Nous pouvons dire que par l'effet des réductions de tarifs intervenues, ou du moins essentiellement par l'effet de ces réductions, le taux de la progression du trafic a presque doublé. La forte et brusque ascension de la courbe des kilomètres-voyageurs après la réforme de 1903 frappe d'ailleurs immédiatement lorsqu'on jette les yeux sur notre graphique.

Comme les tarifs des voyageurs, et par l'application de la même méthode — l'extension des taxes les plus basses à toutes les lignes — les tarifs des marchandises ont, dans l'ensemble, été réduits Ce sont en général les tarifs de l'ancien Nord-Est qui ont été adoptés par le nouveau réseau d'Etat. On peut se représenter l'importance des réductions ainsi réalisées sur les autres lignes d'après les quelques exemples qui suivent, choisis parmi les marchandises les plus importantes.

Voir le tableau de la page 362.

Donc, pour les vins, suivant la distance, la réduction a été de 7,14 à 11,72 0/0 ; pour les cotons, de 9.09 à 15,40 0/0 ; pour les fers en barres et les fers façonnés, de 9,30 12,10 0/0 ; pour les minerais et le fer brut, de 8,60 à 15,30 ; pour le bois de 4,70 à 11,11 0/0. La réduction oscille autour de 10 0/0 ; la moyenne serait exactement de 10,58 0/0.

Ainsi se trouvaient réduits, sur la partie de beaucoup la plus

Tarifs de quelques marchandises sur les lignes du Central Suisse, de l'Union Suisse et du Jura-Simplon avant et après le rachat.

MARCHANDISES	TARIFS	Distances en kilomètres	TAXES En centimes, pour 100 kilogr. par charges de 10.000 kilogrammes au moins			
			Avant le rachat	Après le rachat	Réduction	Taux de la réduction
Vins	Classe B du tarif général	5	14	13	1	7,14
		30	49	43	4	8,18
		70	103	92	11	10,68
		120	165	147	18	10,90
		250	328	290	38	11,58
		400	518	455	60	11,65
		500	640	565	75	11,72
Cotons	Tarif spécial I B du tarif général	5	11	10	1	9,09
		30	37	32	5	13,51
		70	77	66	11	14,28
		120	124	106	18	14,52
		250	248	210	38	15,32
		400	390	330	60	15,38
		500	485	410	75	15,45
Fers en barres, fers façonnés	Tarif spécial II B du tarif général	5	10	10	0	0
		30	32	29	3	9,37
		70	66	59	7	10,60
		120	106	94	12	11,32
		250	210	185	25	11,90
		400	330	290	35	10,60
		500	410	360	50	12,19
Bois en grumme, troncs d'arbres et perches	Tarif exceptionnel n° 18, série 2	5	9	8	1	11,11
		30	21	20	1	4,76
		70	40	37	3	7,50
		120	61	56	5	8,20
		250	111	105	10	9,00
		400	178	162	16	8,98
		500	220	200	20	9,09
Minéraux, fer brut	Tarif spécial III B du tarif général	5	9	9	0	0
		30	23	21	2	8,69
		70	45	40	5	11,11
		120	70	61	9	12,86
		250	135	115	20	14,81
		400	210	178	32	15,23
		500	260	220	40	15,38

considérable des lignes, les frais de transport grevant le prix des marchandises. Tel produit qui, auparavant, ne pouvait pas être transporté, parce que, chargé des anciennes taxes, il arrivait au

marché inapte à supporter la concurrence, pouvait maintenant l'affronter. La réduction des frais de transport rendait maintenant pour lui *rentables* les anciens prix : son transport était devenu économiquement possible. Aussi, comme le trafic-voyageurs, le trafic-marchandises a-t-il pris un vigoureux essor. C'est en 1904, le 1er juillet, qu'a été réalisée la réforme fondamentale des tarifs de marchandises. Or, de 1891 à 1903, le nombre des kilomètres-tonnes (ou tonnes kilométriques) par kilomètre exploité avait passé de 197.538 à 272.446, ce qui constitue, en cette période de douze années, une augmentation de 74.908 kilomètres-tonnes ou de 37,92 0/0 et une augmentation annuelle moyenne de 3,16 0/0. De 1903, année précédant la réforme, à 1908, on passe de 272.446 kilomètres-tonnes à 347.135, ce qui constitue, en ces cinq années, une augmentation totale de 75.209 kilomètres-tonnes ou de 27,61 0/0, et une augmentation annuelle moyenne de 15.042 kilomètres-tonnes ou de 5,52 0/0. Le surplus de la progression annuelle moyenne est de 5,52 0/0 — 3,16 0/0 = 2,36 0/0. La progression a ainsi progressé de 74,68 0/0. On peut suivre sur notre graphique ce fort mouvement d'ascension, interrompu seulement en 1908 par la crise économique.

Ainsi, une fois de plus, par l'expérience suisse, se trouve confirmée cette loi des transports que les réductions de tarifs stimulent le trafic — corollaire de cette grande loi économique que la baisse des prix détermine la hausse de la consommation.

Mais quand, par une mesure de tarification, on provoque une augmentation du trafic, il faut prendre, parallèlement d'autres mesures, d'un autre ordre, si l'on veut faire face normalement à ce trafic accru ; il faut, notamment, accroître proportionnellement le matériel roulant. C'est ce qu'ont bien su faire les Chemins de fer de l'Etat suisse, ainsi que le prouvent les données statistiques réunies dans notre tableau. De 1891 à 1902, le nombre des essieux de voitures à voyageurs par kilomètre exploité passe de 1,73 à 2,26 : augmentation, 0,53, ou 30,63 0/0 ; augmentation annuelle moyenne, 2,78 0/0. De 1902 à 1908, on passe de 2,26 essieux à 3,03 : augmentation, 0,77, essieux ou 34,07 0/0 ; augmentation annuelle moyenne, 5,68 0/0 ; surplus de l'augmentation annuelle, 2,90 ; taux de l'augmentation de l'augmentation, 104,17 0/0.

De même, le nombre des places par kilomètre exploité passe de 30,6 en 1891 à 40,2 en 1902 ; l'augmentation, au cours de cette période de 11 ans, est de 9,6 places ou de 31,37 0/0 et l'augmentation annuelle moyenne est de 2,86 0/0 ; de 1902 à 1906, on passe de 40,2 places à 51,9 ; l'augmentation est de 11,7 places ou de

25,15 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 4,19 0/0; l'augmentation de l'augmentation annuelle moyenne est donc de 1,33 0/0 et le taux de cette augmentation, de 46,50 0/0.

Le nombre des essieux de wagons à marchandises par kilomètre exploité passe de 7,06 en 1891 à 8,71 en 1903, année qui précède la réforme des tarifs-marchandises : augmentation, 1,65 essieu ou 23,37 0/0; augmentation annuelle moyenne, 1,95 0/0; de 1903 à 1908, ce nombre passe de 8,71 à 10,08 : augmentation 1,37 essieu ou 15,84 0/0; augmentation annuelle moyenne, 3,17 0/0; augmentation de l'augmentation annuelle moyenne, 1,22 0/0 ; taux de cette augmentation, 62,56 0/0.

Cette progression si importante de l'accroissement du matériel roulant combinée avec la progression des quantités transportées (voyageurs et marchandises) se traduit dans les chiffres des kilomètres-essieux des voitures à voyageurs et des kilomètres-essieux des wagons à marchandises par kilomètre exploité. Le nombre des kilomètres-essieux des voitures à voyageurs par kilomètre exploité passe de 53.529 en 1891 à 86.957 en 1902, et à 134.874 en 1908; augmentation : de 1891 à 1902, 33.418 kilomètres-essieux ou 62,44 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 5,67 0/0, et de 1902 à 1908, 47.917 kilomètres-essieux ou 55,10 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 9,18 0/0; l'augmentation de l'augmentation annuelle moyenne est de 3,50 0/0 et le taux de cette augmentation, de 61,62 0/0. Le nombre des kilomètres-essieux des wagons à marchandises par kilomètre exploité passe de 118.750 en 1891 à 169.562 en 1903 — année qui précède la réforme du tarif-marchandises — et à 223.951 en 1908; augmentation: de 1891 à 1903, 50.812 kilomètres-essieux ou 41,10 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 3,42 0/0, et de 1903 à 1908, 54.389 kilomètres-essieux ou 32,08 0/0, ce qui fait une augmentation annuelle moyenne de 6,42 0/0 ; l'augmentation de l'augmentation est de 3 0/0 et le taux de cette augmentation de 87,72 0/0.

Que l'on se reporte à notre diagramme : d'un coup d'œil on se rendra compte de l'impulsion donnée, par les mesures prises au lendemain du rachat, à toutes les formes, à tous les éléments du trafic. On aura la vue synthétique de tous ces résultats : la progression annuelle moyenne des kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité augmentant de 96 0/0, celle des kilomètres-tonnes, de 75 0/0, celle des essieux de voitures à voyageurs, de 104 0/0, celle des essieux de wagons à marchandises, de 63 0/0, celle des kilomètres-essieux des voitures à voyageurs, de 62 0/0, celle des kilo-

mètres-essieux des wagons à marchandises, de 88 0/0. Et l'on pourra se représenter l'extraordinaire essor donné à l'activité économique de la Suisse par ce grand acte de sagesse politique : la nationalisation du monopole des transports.

Edgard MILHAUD.

LES SYNDICATS INDUSTRIELS EN RUSSIE ET LA RÉGIE DIRECTE

Par V. TEVZAIA,
Privat-docent à l'Université de Genève.

Le grand public d'Europe est très mal renseigné sur la situation effective de l'économie russe, sur son organisation et ses formes, sur les changements qui se sont produits dans le régime capitaliste au commencement du vingtième siècle et qui lui ont donné le caractère du capitalisme européen. Je veux parler de l'effort qu'a fait le capital pour occuper de nouvelles positions, s'organiser et augmenter de cette manière son influence et sa force ; cet effort eut pour résultat l'apparition et le développement rapide des syndicats d'industriels. Ces syndicats ne sont pas dépourvus d'intérêt pour les consommateurs européens, auxquels il n'est certainement pas indifférent de savoir entre les mains de qui se trouve l'exportation du blé ou le commerce des peaux et du charbon de terre. De plus, pour l'économiste, il importe de connaître le caractère cosmopolite de ces phénomènes de la vie industrielle pour en tirer des conclusions théoriques.

Nous devons avouer aux lecteurs l'insuffisance des matériaux que nous possédons pour l'éclaircissement de ce mouvement, car les personnes (les industriels eux-mêmes) connaissant le mieux le sujet en parlent aussi le moins ; la cause en est que l'opinion publique lui est très peu favorable. Il faut se contenter des renseignements que nous possédons, qui, quoique modestes, n'en sont pas moins significatifs.

Pendant l'époque révolutionnaire et celle qui la suit, les fusionnements de capitaux se produisent sur une vaste échelle. Les revendications économiques des ouvriers, soutenues par les grèves, firent naître chez les entrepreneurs l'idée de la résistance collective, qui ne tarda pas à se manifester par le premier lock-out des patrons de Saint-Pétersbourg, opposé à la grève de 1905. Une fois organisés, les patrons comprirent toute l'importance du groupement.

D'après M. Kaffenhausen (1), la plus grande autorité sur la question des syndicats en Russie, l'époque postérieure à l'année 1905 vit naître dans l'industrie métallurgiste de grands syndicats comme celui de la toiture (Crowlia), du commerce des wagons (Prodwagon), du commerce des métaux (Prodomet), etc. De pareils syndicats se forment rapidement aussi dans d'autres branches d'industrie, tels les syndicats du sucre, du sel, des allumettes, du verre, du caoutchouc, du ciment, du cuivre, du fil à coudre, de la minoterie, de la savonnerie, de la laine, etc. En fait, actuellement les syndicats se forment comme ententes provisoires pour la vente des produits destinés à la consommation de masse. Ainsi nous pouvons constater que le mouvement syndicaliste a enveloppé définitivement l'industrie russe et a pénétré dans toutes les branches. On peut juger de l'intensité du développement de ces syndicats par les exemples suivants : le syndicat « med » (cuivre) comprend les 90 0/0 de toute la production nationale ; le syndicat « prodoroud » (commerce de minerai), 80 0/0 ; le syndicat « Prodomet » (métaux), 75 0/0 ; le syndicat « Prodougol » (commerce du charbon), 70 0/0 ; le syndicat « Crowlia » (toiture), 66 0/0, sans mentionner le syndicat du sucre qui embrasse toute cette production (2).

La place nous fait défaut pour nous arrêter plus longtemps sur la vie et l'activité de tous les syndicats russes ; mais ce n'est pas indispensable pour apprécier l'importance de cette nouvelle organisation. Nous ne parlerons que des syndicats de la métallurgie, qui sont les mieux organisés et sur lesquels nous possédons des renseignements suffisants. D'ailleurs, l'industrie métallurgique occupe une place centrale dans l'économie nationale et reflète l'état et les tendances de toutes les grandes branches de l'économie capitaliste.

Toutes les conditions indispensables pour l'organisation de syndicats viables étaient présentes dans l'industrie métallurgique à la fin du XIX[e] siècle. Il faut signaler tout d'abord que la plupart des entreprises métallurgistes sont entre les mains de capitalistes étrangers (3) qui ont importé avec leurs entreprises l'idée de l'organisation syndicaliste. En outre, M. Kaffenhausen fait justement observer que le capital étranger est représenté en Russie par un petit groupe de banques réunies qui ont leur capital placé

1. Kaffenhausen, *Syndicati v jeles, promischlennosty.*
2. *Obschestvennoé dvijenié...* IV, 130-131.
3. Lauwick, *L'industrie de la Russie méridionale*, p. 15.

dans plusieurs entreprises métallurgiques, et dont l'intérêt est de ne pas permettre le développement d'une entreprise au détriment d'une autre; c'est pour cette raison qu'elles remplacent la concurrence par l'entente syndicale. Toutes ces conditions favorables ont concouru à l'organisation des puissants syndicats métallurgistes au Sud de la Russie, où cette branche de l'industrie est surtout concentrée.

Avant de passer à l'étude de l'organisation de ces syndicats, il faut dire quelques mots sur les conditions juridiques dans lesquelles le mouvement syndicaliste industriel se développe. L'art. 9180 du Code pénal russe dit que des commerçants et industriels qui s'entendent dans le but d'une augmentation ou d'une baisse démesurée des prix en vue de gêner l'importation et l'arrivage des marchandises et dans une plus large mesure d'empêcher ainsi l'importation, sont passibles d'une réclusion de 4 à 8 mois. Le sens de cet article était décisif pour la forme prise par l'organisation syndicaliste: si le syndicat n'est pas garanti par la loi contre la violation par ses membres des conditions légales (comme par exemple « ne pas vendre les produits à un prix inférieur au prix convenu », « ne vendre qu'une certaine qualité de marchandises et cela dans de certaines régions », etc.), il perd certainement son autorité et ne trouve d'appui que dans le sentiment moral de ses sociétaires, ce qui n'est pas toujours très sûr. C'est pourquoi les entrepreneurs tâchent de trouver une forme d'organisation qui ne soit pas contraire aux lois et qui puisse satisfaire aux conditions d'existence d'un syndicat viable. Cette forme était réalisée dans le bureau central de vente. Le groupe des industriels qui désirent organiser un syndicat fonde une société par actions pour la vente des marchandises. Dans le fait, cette société n'achète point de marchandises, mais les vend sur l'ordre des sociétaires. Ce bureau est organisé comme une société par actions avec un capital très minime. La société par actions est regardée en Russie comme une personne juridique et peut exister et fonctionner légalement. Entre la société et les sociétaires il existe un contrat à part, dont la violation amène une action en justice. C'est ainsi qu'on a ingénieusement trouvé une forme légale pour le syndicat.

Outre le mouvement révolutionnaire qui a contribué largement au développement du syndicalisme industriel, une autre cause encore plus importante de ce développement fut la crise économique traversée par la Russie de 1900 à 1902. Cette crise, en plus des causes générales, se trouvant dans l'économie nationale et même mondiale, avait sa cause particulière dans la diminution

des commandes faites par l'Etat à l'industrie métallurgique. En voici la preuve (1) :

Nombre de verstes (2) de chemins de fer construits en

1891-1895......	8.196	verstes.
1896-1900......	15.455	—
1901-1905......	7.962	—

Les demandes exceptionnelles de la fin du siècle avaient amené la fondation de plusieurs usines qui furent forcées de diminuer leur production par faute d'écoulement. La capacité productrice des usines de fonte pendant la période de 1904 à 1908 était équivalente à 300 millions de pouds (3) par an. Tandis que la production annuelle ne dépassait pas 180 m. Cet état de choses causa une baisse des prix qui eut pour résultat la liquidation d'une partie des entreprises métallurgiques. D'après l'économiste Brandt, le Congrès des industriels réuni en l'année 1902 indiqua entre autres moyens efficaces contre la dépréciation, la surproduction et la concurrence mutuelle l'organisation de syndicats. La voix du Congrès fut entendue et environ 19 syndicats furent fondés (4).

Quand, après ce développement rapide des syndicats, les métallurgistes commencèrent à parler de trust, ils inquiétèrent toutes les classes de la société russe. La question du trust, cette « menace contre l'économie nationale », était discutée dans des assemblées, dans la presse et à la Douma ; les organisateurs du trust donnèrent des explications : « Seule l'ignorance économique de la société et de la presse russes peut nous expliquer le fait que les bruits qui courent sur la fusion des usines du Sud de la Russie puissent exciter des craintes dans le public. Cette union ne cherche pas à avoir pour résultat une augmentation inouïe des prix dont doive souffrir le consommateur » (5). Ce sont là les paroles de Iassikowich, le théoricien et en même temps le praticien des syndicats métallurgiques. Pour nous former un jugement impartial sur le débat entre l'inspirateur du trust et l'opinion publique russe, voyons comment agissent des syndicats existants, comment ils dirigent les prix sur le marché. Les résultats sont surprenants. Voici les données : Si l'on prend le chiffre 100 pour représenter la moyenne des prix pour toutes les marchandises de 1890 à 1899, le prix dans

1. Voir Kaffenhausen, ouvrage cité.
2. Une verste = 1,25 km.
3. Un poud = 16,38 kg.
4. Brandt, *Torgowo-promischlen crisiei*, II, 170.
5. *Sowremenny mir*, 16 mars 1909.

les différentes branches de l'économie se modifie par la suite de la façon suivante :

	1890-99	1904	1905	1906	1907
Produits de céréales.	100	104,8	114,7	119,8	142,3
— bestiaux.	100	121,7	127,8	137,3	148,4
— métallurg.	100	106,9	119,0	137,9	141,8
Articles d'épicerie..	100	108,4	111,4	106,8	105,1(1)

Dans toutes les branches de l'économie nationale, les prix augmentent. En étudiant cette augmentation de près, nous saisissons facilement la corrélation entre cette hausse et l'organisation des syndicats ou des ententes provisoires entre les industriels. Les chiffres ci-dessus nous montrent que les prix des produits des mines augmentèrent de 40 0/0.

Puisque nous examinons principalement la situation dans l'industrie métallurgique, il y a intérêt à savoir l'influence qu'exerça l'apparition des syndicats sur la hausse des prix dans les différentes branches de cette industrie. D'après M. Bolchanow, le meilleur connaisseur de la régie municipale en Russie, depuis la formation du syndicat métallurgique « Crowlia » (dans l'Oural) les prix ont agumenté comme suit. En 1906, le prix du fer était à peu près de 2 roubles (2) le poud; en 1907 et en 1908, la hausse moyenne du prix est de 38,5 cop. par poud. D'après les témoignages des industriels eux-mêmes, les prix des poutres de fer ont sensiblement haussé à partir de septembre de l'année 1902 grâce à la remise de leur commerce au syndicat « Prodomet ». Dans ce cas, l'augmentation du prix est parfaitement compréhensible, car le commerce des poutres est presque monopolisé par le « Prodomet ». Au mois de décembre 1902 nous voyons qu'au Sud de la Russie (Karkhoff) le prix monte de 1 r. 40 k. le poud à 1 r. 70 k. et pendant une année et demie le prix se maintient au niveau de 1 r. 65 k., c'est-à-dire de 20 0/0 au-dessus de l'ancien prix. La cause en est que le syndicat « Prodomet » n'avait pas eu de concurrents. Il suffira, en ce qui concerne les prix des rails, de mentionner l'opinion impartiale d'un belge, Lauwick, qui étudia la question sur la place même. On comprendra très facilement la hausse artificielle des prix dans ce domaine de l'industrie. « Si jusqu'ici, dit Lauwick, les prix ont pu être maintenus malgré la réduction des commandes, on en est redevable à l'existence du comité de répartition de rails qui distribue les commandes entre les différentes usines... Avec le régime de la concurrence illimitée,

1. Kaffenhausen, ouvrage cité.
2. Un rouble (100 copeks) = 2 fr. 66.

les prix retomberaient à leur ancien niveau, voire même à 90 cop. le poud, *ce qui réduirait le bénéfice du tiers* » (1). Selon Ciperowitch, le syndicat « gwosd » fit monter le prix des clous de 1 r. 55 k. à 2 r. 61 k. C'est-à-dire de plus de 100 0/0. Le charbon a renchéri pendant la dernière dizaine d'années de 30 0/0. Selon le même auteur, l'industrie du coton donnait déjà 20 0/0 de profit, mais le syndicat du coton fit encore hausser le prix de 30 0/0 (2). Le congrès des grands industriels du département de Moscou en 1908 a pris la résolution de maintenir les prix élevés, quoique ceux du lin se soient sensiblement abaissés à cause de la récolte abondante (3). Le syndicat des allumettes augmenta les prix de 50 0/0. La même hausse de prix — 50 0/0 — causée par le syndicat du sel entraîna le renchérissement du poisson salé au grand dommage des consommateurs russes et étrangers.

Toutes ces données nous font voir que l'optimisme du propagateur du trust métallurgique est fondé sur l'intérêt égoïste de la classe dont il est le représentant, tandis que le pessimisme de l'opinion publique russe est justifié par les procédés des syndicats existants. Certes, les industriels ne sont pas d'accord avec l'opinion publique ; ils indiquent, comme cause de la hausse des prix, la hausse du salaire pendant l'époque révolutionnaire et le renchérissement des produits bruts. Mais lorsque les prix des matières premières augmentèrent, ce fut encore l'œuvre des syndicats. La supposition que la hausse des salaires a pu causer l'augmentation des prix peut être admissible pour l'année 1905 ; mais ce qui vient d'être dit montre que les prix augmentent même quand le salaire baisse ou reste le même.

Du désaccord entre les consommateurs et les syndicats résulta la lutte pour la diminution des prix. Un des consommateurs les plus considérables, après l'Etat, des produits de l'industrie métallurgique sont les zemstvos (les conseils généraux des départements) qui, à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, entreprirent la propagation des machines et des outils agricoles, pour améliorer la culture et quelquefois pour lutter contre le renchérissement de la main-d'œuvre ; en outre, depuis que les zemstvos se chargent de l'assurance contre l'incendie, ils sont immédiatement intéressés à diminuer le nombre des incendies dans les villages ; c'est pourquoi ils ont entrepris aussi le commerce du fer pour les toitures. Les zemstvos achètent les marchandises chez les industriels non-syndi-

1. Lauwick, *L'industrie dans la Russie méridionale*, 202.
2. *Sowremenny mir*, mars 1909.
3. Voir le compte rendu du Congrès.

qués. Faisant d'importantes commandes en gros et étant en relations immédiates avec les usines de fer, les zemstvos purent acheter les marchandises à bas prix pour les revendre ensuite. D'après le témoignage du Bureau de Moscou, les prix des outils et des machines tombèrent de ce fait de 20 à 25 0/0. Malgré ce bas prix, le commerce des zemstvos donne un profit qui, en 1905, atteignait 1,3 0/0 dans le commerce des machines et 3 0/0 dans le commerce du fer pour les toitures (1). Une partie de ce profit entre dans le revenu annuel du zemstvo et l'autre est versée dans la caisse autonome pour le commerce. Le mouvement du capital de cette caisse autonome est exprimé, par exemple, pour le zemstvo d'Orlow, dans les chiffres suivants :

1er septembre 1902........	13.253 roubles.
1er septembre 1906........	28.868 roubles.

Non seulement il est évident que le commerce des zemstvos n'est pas soutenu par les impôts (comme l'affirment les industriels), mais il donne un profit au Trésor des zemstvos. Cependant, il faut avouer que l'action des zemstvos par la régie directe a peu d'importance, ce qui est bien compréhensible : les syndicats se développent rapidement et le gouvernement les favorise, tandis que les zemstvos organisés en Russie sur la base des castes et placés sous la tutelle du gouvernement autoritaire ne peuvent pas développer une grande énergie dans cette lutte. Le mouvement syndicaliste en Russie est gros de graves conséquences. Dans la lutte qui est commencée, les zemstvos doivent jouer un rôle assez considérable. Mais pour organiser cette lutte dans de vastes proportions une constitution large est indispensable, et cette constitution le peuple russe doit encore la conquérir.

V. Tevzaia.

CHRONIQUE

BOULANGERIES

En Italie. — Le four municipal d'Udine.

Nous lisons dans *Il Comune Moderno* de juin 1911, sous la signature de M. Mario Casalini, l'article ci-dessous :

Le 29 février 1904, le conseil municipal d'Udine chargeait une commission spéciale d'étudier la création d'une boulangerie communale. Le 12 août, la commission présentait un rapport tout à fait favorable à cette initiative, et qu'il est intéressant d'examiner.

1. Voir Veselowsky, *Istoria zemstva*, II.

La commission se refusait, avant tout, à reconnaître une valeur quelconque à l'objection que « le produit d'une industrie municipale est toujours d'un prix de revient supérieur à celui du même produit fabriqué par une industrie privée ». « Cette objection, écrivait le rapporteur Ercole Carletti, n'a en particulier aucune valeur pour les industries où la concurrence entre producteurs n'existe pas ou n'existe que d'une manière exceptionnelle, et parmi ces industries est certainement, dans notre pays, celle de la panification.

« La forme générale et exclusive de petite industrie presque domestique, et son grand fractionnement dû aux difficultés des transports à distance, à l'urgence et à l'importance du besoin auquel satisfait le produit, ainsi qu'aux habitudes invétérées des consommateurs, expliquent comment se constitue naturellement, autour de chaque producteur de pain, et presque sans exception, une espèce de zone de monopole où pénètre difficilement l'action des autres producteurs. On déduit par contre l'absence de concurrence du fait de la différence des prix, d'une vente à une autre, différence constante et notable sans que cette différence de prix s'accompagne nécessairement d'une différence dans la qualité du produit. »

La municipalisation de l'industrie de la boulangerie ne peut donc être combattue en se plaçant à ce point de vue : car, tout en ne niant pas que, à conditions égales, la commune doive être sujette à certaines dépenses plus élevées, il faut admettre que la transformation de la petite industrie presque domestique en une grande industrie, dotée de moyens de production plus rationnels, est à même d'apporter une appréciable diminution des frais généraux, laquelle compense largement, et avec profit pour les consommateurs, ces dépenses plus élevées dont nous avons reconnu la possibilité.

Les conditions de l'industrie de la panification à Udine en 1904 étaient les suivantes : 28 fours d'une production totale d'environ 65 quintaux de farine par jour, soit en moyenne, pour chaque four, un peu plus de 2 quintaux.

Le prix du pain de première qualité oscillait entre 40 et 48 centimes le kilog. Les heures de travail des ouvriers variaient de 11 à 16, et le salaire hebdomadaire était de 18 à 22 francs pour les enfourneurs, de 14 à 18 pour les pétrisseurs et de 12 à 16 francs pour ceux qui tournent la pâte. Les conditions hygiéniques étaient déplorables : locaux et ouvriers manquaient de propreté et l'on ne s'occupait nullement, durant le pétrissage, la manipulation et la cuisson, de protéger le pain contre les souillures provenant de matières étrangères et nuisibles. Les fours étaient d'ancien modèle, à chauffage intérieur. Enfin, tout le travail se faisait à la main.

La commission reconnut donc l'opportunité de la création d'un *four municipal*, auquel elle assignait deux fins essentielles : « *fournir le pain à un prix assez inférieur à la moyenne actuelle pour assurer aux habitants un profit sensible ; garantir l'hygiénicité parfaite du pain.* »

La commission exprimait ensuite l'avis que la commune devait aussi offrir à ses ouvriers de meilleures conditions de travail, celles-ci étant réclamées par la justice et par les convenances sociales. Enfin, elle affirmait nettement la nécessité d'établir le four communal sur les bases techniques les plus parfaites.

Le vaillant Luigi Pignat fut chargé d'étudier exactement la gestion

et, dans son excellent rapport, il présenta les conclusions suivantes qui furent adoptées par la commission :

1° Les appareils de panification qui offrent les plus grandes garanties d'économie, de perfection et d'hygiène sont le four à vapeur, à deux plans, avec plates-formes fixes, type Viennara n° 6, système breveté de la firme Werner et Pfleiderer de Cannstadt, et le pétrin mécanique, système breveté de la même firme. Des informations prises auprès de techniciens, il résulte que cette préférence est pleinement justifiée.

2° Un facteur essentiel de bonne réussite pour l'entreprise est l'activité constante des ouvriers employés au four. Il est donc d'une très haute importance que la commune les choisisse avec soin.

3° Un autre facteur essentiel de réussite est une administration rigoureuse et clairvoyante.

4° Enfin, il faut noter que c'est une illusion de croire que l'industrie municipale puisse supplanter complètement et explicitement l'industrie privée; mais elle servira certainement à inciter tous les boulangers à améliorer leur production, au profit des consommateurs et d'eux-mêmes.

Après délibération, la commission adopta, pour le four et le pétrin mécanique, le type Werner et Pfleiderer, et proposa d'établir un four capable de produire environ 30 quintaux de pain en 24 heures, mais dans des locaux assez vastes pour qu'on y puisse facilement, le cas échéant, établir un second four.

Nous ne pouvons entrer, faute de place, dans les détails du rapport, bien qu'il soit fort intéressant, en ce qui concerne la détermination du prix de revient du pain qui fut finalement trouvé être, pour les trois qualités différentes (pain « cornu », pain à pâte molle, pain de luxe), de 0 fr. 335, 0 fr. 318 et 0 fr. 369.

Le bilan journalier fut déterminé comme il suit :

RECETTES		DÉPENSES			
1. Pain « cornu ». Vente : 600 kil. à 0 fr. 33	217,80	a/ Amortissement, intérêts et loyers			7,20
2. Pain à pâte molle. 928 kil. à 0 fr. 32	297,96	b/ Direction et administration			6 »
3. Pain de luxe, 116 kil. à 0 fr. 38	44,08	c/ Main-d'œuvre			57 »
		d/ Dépenses de manipulation :			
		Pain « cornu ». 6 quint. farine		13,08	
		Pain à pâte molle. 8 q. »		23,04	
		Pain de luxe...... 1 q. »		5,68	41,80
					Fr. 112 »
Fr. 559,84		e/ Farines			
		Supérieures 1 quintal à	32,50	Fr. 32,50	
		1re qualité 5 q. 40 à	31,50	170,10	
		2e qualité 8 q. 60 à	28,50	245,10	
					Fr. 447,70
		Total des dépenses			559,70
		Bénéfice éventuel			0,14

Les dépenses de fabrication (a, b, c, d) représentent un élément fixe du prix de revient, tandis que celles pour la matière première, pour les

farines (e), sont un élément variable en fonction duquel la commune établira chaque fois le prix de revient et le prix de vente du pain.

Le droit moyen de revente fut fixé à 2 fr. 50 le quintal.

Pour conclure, disons que, moyennant une dépense totale de 30.999 fr. 30 dans lesquels sont compris les frais d'étude, d'adaptation des locaux et d'installation, le four municipal d'Udine fut un fait accompli. En 1910, sur la proposition du conseil, on adjoignit au premier four un second four Werner et Pfleiderer capable de satisfaire de mieux en mieux aux nécessités du travail, et on fit de nouvelles adaptations de locaux pour une somme totale de 23.000 francs.

Le four municipal d'Udine est géré *in economia* par le conseil au moyen d'une commission administrative nommée par lui et composée d'un adjoint et de quatre membres.

La commission

a) Détermine le prix de revient présumé et propose au conseil le prix de vente au détail des diverses qualités de pain ;

b) Détermine les prix et les clauses des fournitures contractuelles du pain ;

c) Délibère sur les achats de matières premières dans les limites prescrites par le bilan et suivant les convenance de l'industrie et l'état du marché. S'il y a lieu de dépasser les sommes prévues pour ces achats, la commission en fera la proposition au conseil;

d) Délibère sur l'engagement, la situation et le licenciement du personnel (le directeur étant exclu) dans les limites du statut et en suivant les règles du règlement disciplinaire intérieur établi par le conseil ;

e) Propose les modifications éventuelles au statut et au règlement intérieur ;

f) Propose au conseil l'ouverture éventuelle de succursales pour la vente directe du pain au détail.

En général, et en dehors des attributions spécialement déterminées par le présent règlement, la commission peut délibérer dans les limites accordées par la loi au conseil municipal.

Le procès-verbal de chaque séance tenue par la commission sera communiqué au conseil municipal pour être visé.

Le règlement du four comprend des clauses spéciales en faveur des ouvriers.

Le statut du personnel fixe le nombre d'ouvriers et les salaires suivants, pour une manipulation moyenne de 12 quintaux de farine par jour :

1 chef de four distributeur, à fr. 4 par jour.
4 enfourneurs à fr. 4 par jour.
1 enfourneur suppléant à fr. 3.20 par jour.
2 pétrisseurs à fr. 3.20 par jour.
1 pétrisseur suppléant à fr. 3 par jour.
6 manipulateurs à fr. 2.50 par jour.
2 apprentis à fr. 1.70 par jour.
2 portefaix à fr. 2.50 par jour.

Chaque ouvrier a droit à un demi-kilog de pain par jour. Le four prend à sa charge l'impôt sur la richesse mobile qui grève le salaire de quelques ouvriers.

Suivant que la production journalière est supérieure ou inférieure à 12 quintaux de farine, la commission modifie dans la mesure opportune le

nombre des ouvriers, sauf à faire face au moyen d'extras aux exigences transitoires et spéciales du service.

Les ouvriers du four sont assimilés aux salariés journaliers dépendant de la commune. Leur nomination, leur situation et leur renvoi regardent la commission.

Les conditions requises pour l'engagement sont :

a) Age, de 18 à 40 ans, sauf pour les apprentis qui peuvent avoir moins de 18 ans; *b*) Pratique du métier et certificats, sauf, éventuellement, pour les apprentis ; *c*) Certificats de bonne santé et de constitution robuste, de bonne conduite, etc.

Tous les ouvriers doivent être inscrits à une société ouvrière locale de secours mutuels présentant à la commission des garanties de solvabilité.

Ils sont, de plus, admis à un Fonds spécial de prévoyance constitué par des retenues de 3 0/0 et par une contribution de la commune s'élevant à 6 0/0 des salaires. Le montant des amendes éventuelles vient accroître ce Fonds. Les sommes constituant le Fonds de prévoyance sont placées à intérêt à la Caisse d'épargne locale.

Le Fonds de prévoyance est destiné à secourir les ouvriers du four en cas de vieillesse et d'incapacité de travail. Tous les ouvriers congédiés par punition disciplinaire perdent le droit au paiement de la part du Fonds constituée par la contribution de la commune et par les intérêts accumulés. Perdent également ce droit les ouvriers démissionnaires, à moins que la commission n'estime justifiés leurs motifs de démission.

Les ouvriers sont assurés par la commune contre les accidents du travail.

Ils sont soumis à l'observation d'un règlement intérieur établi par le conseil municipal, et ils dépendent immédiatement du directeur.

La durée normale du travail journalier est de huit heures effectives et ne peut dépasser dix heures, sauf les cas de nécessités exceptionnelles, les heures supplémentaires étant alors payées selon un tarif spécial.

Chaque ouvrier a droit à une journée de repos par semaine; un roulement est organisé à cet effet.

Le pain est vendu au prix de revient affirmé par la commission. Dans les éléments de ce prix de revient doivent être compris, outre toutes les dépenses effectives :

a) Les amortissements pour les dépenses d'installation; *b*) Le loyer des locaux; *c*) Les dépenses et pertes éventuelles; *d*) La contribution à un Fonds pour l'amélioration technique du four; *e*) La contribution à un Fonds de réserve.

La situation du four municipal d'Udine, admirable par la beauté des locaux de travail et par son installation technique véritablement parfaite, est des meilleures.

Il est arrivé à une production et vente journalière d'environ 25 quintaux et jouit, on peut le dire, aussi bien dans la vente à des institutions que dans la vente par l'intermédiaire de revendeurs et dans la vente directe de la faveur du public à qui il assure un pain de bonne qualité, bien fabriqué et bon marché. Il a été et est encore un excellent régulateur du prix du pain.

Ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans l'examen de l'organisation administrative de l'entreprise. Mais nous pouvons affirmer que, tout en se

présentant sous des formes assez simples, elle offre tous les éléments nécessaires pour un contrôle rigoureux et opportun.

Le four municipal d'Udine est réellement bien organisé: au point de vue économique, l'entreprise se comporte à merveille et pour le plus grand avantage des consommateurs.

Le succès de cette initiative est dû à la façon sérieuse dont a été faite l'installation technique, mais aussi il est de notre devoir de le déclarer, à l'heureuse fortune qu'a la démocratique Udine, la belle cité du Frioul, de posséder comme administrateurs des hommes exceptionnellement honnêtes et éclairés.

Car il est bon de le dire et de le répéter: il n'y a pas, en général, de raisons qui s'opposent à ce que la commune et l'Etat soient de bons industriels. Mais, dans des milieux spéciaux et à des moments déterminés, il peut y avoir des hommes qui, mis à la tête d'entreprises municipales, les conduisent à la ruine. Et c'est pourquoi la démocratie, et spécialement la démocratie socialiste qui veut donner à la collectivité la gestion d'œuvres actuellement gérées par la spéculation privée, ne doit jamais oublier qu'il faut préparer, pour demain, des hommes capables de diriger et de bien administrer.

Ce n'est pas là une tâche de médiocre importance.

RÉGIE D'HORLOGES ÉLECTRIQUES

En Allemagne. — A Charlottenburg.

La ville de Charlottenburg projette une entreprise communale d'un nouveau genre. D'après un rapport soumis au Conseil municipal en mai 1911, la municipalité a l'intention de rattacher au réseau desservant les horloges publiques d'autres horloges électriques qu'elle fournira elle-même aux particuliers en se chargeant de l'installation et qui seront toutes mises en mouvement par les deux horloges centrales situées dans les locaux du poste principal d'incendie. Les particuliers qui voudront profiter de cette commodité n'auront à payer que les frais, assez minimes, d'installation des conduites électriques à l'intérieur de l'immeuble, ainsi qu'un loyer annuel. Il ne sera pas perçu de taxe pour le rattachement au réseau, la fourniture des horloges, etc., tout cela, ainsi que la surveillance et l'entretien des horloges, étant compris dans le loyer, dont le montant variera suivant le nombre des horloges fournies. Les conduites à l'intérieur des maisons devront être établies d'après les instructions de la municipalité. Le tarif (qui, ainsi que tout l'ensemble du projet, attend encore l'approbation du Conseil municipal) prévoit un loyer annuel de 24 marks pour une horloge et de 32 marks pour deux horloges. Intéressant est aussi le côté technique de l'entreprise. Les deux horloges centrales du poste principal d'incendie, qui mettent en mouvement toutes les autres, sont contrôlées à l'aide d'une troisième, située dans le même local, et sont encore, tous les jeudis à 10 heures 35 du matin, confrontées, à l'aide de signaux électriques, avec l'heure normale de l'observatoire. Des appareils de contrôle servent à constater si les horloges rattachées au réseau indiquent bien l'heure exacte et si les cables se trouvent toujours en parfait état. Tout défaut d'isolation dans les cables, ainsi que toute perturbation dans le fonctionnement d'une des horloges, sont automatiquement signalées au poste central par d'ingénieux dispositifs. (*Kom. Praxis*, 17 juin 1911.)

LA RÉGIE DIRECTE ET LES PARTIS POLITIQUES

Les régies municipales et le rachat des chemins de fer devant le Parti Socialiste français.

Le parti socialiste de France, en son congrès tenu à Saint-Quentin, du 17 au 20 avril 1911. a consacré des discussions approfondies aux questions des régies municipales et du rachat des chemins de fer. Il a voté à l'unanimité les deux résolutions suivantes:

1° *Résolution sur les régies municipales.*

« La bataille livrée par le Parti pour la conquête des Hôtels-de-Ville n'est qu'une partie de la bataille engagée par la classe ouvrière.

« La libération totale du prolétariat n'est possible que par la conquête du pouvoir politique et par la transformation générale de la propriété capitaliste en propriété sociale.

« Les socialistes peuvent, par leur action municipale, en accroissant les garanties de bien-être et de liberté et les moyens de lutte du prolétariat, ajouter à la force de revendication et de combat contre le capitalisme et l'Etat bourgeois.

« La recherche de l'organisation des travaux et services municipaux qui donne le plus grand avantage à la fois à la commune, aux travailleurs qui y sont employés et à la classe ouvrière, est un des premiers éléments de l'action des socialistes et de leurs conseillers dans les municipalités.

« C'est, dans les circonstances actuelles, et chaque fois que cela est possible, par la municipalisation des travaux et services municipaux gérés avec la collaboration de la classe ouvrière, syndicalement et coopérativement organisée que cette organisation peut-être au mieux réalisée.

« Les travailleurs qui y sont employés doivent, avec leur part de gestion, avoir les meilleures conditions possibles de travail, de repos, d'hygiène et de sécurité, et le droit entier de coalition.

« Cette organisation ainsi substituée aux monopoles privés, aux cartels et trusts capitalistes, doit rechercher et organiser le contrôle des consommateurs et usagers prolétaires.

« Les services municipaux peuvent et doivent dans ces conditions être établis d'abord au profit de la population ouvrière et pauvre pour qui ils doivent être au plus à prix de revient s'ils sont rémunérés; et s'ils donnent des bénéfices par l'usage des autres classes de la population, ces bénéfices doivent être utilisés à l'extension des services municipaux d'intérêt ouvrier et, avant tout, à la création et au développement des services gratuits d'éducation, d'enseignement, d'hygiène, d'assurance, d'assistance et d'alimentation. »

2° *Résolution sur le rachat des chemins de fer :*

« Le Congrès, saisi par la Fédération des Deux-Savoies d'une proposition relative au rachat général des chemins de fer, donne mandat au groupe socialiste du Parlement de rechercher, d'accord avec la commission administrative permanente, sous quelle forme, dans quelles conditions et par quels moyens peut être réalisée dans l'intérêt des cheminots et du public la reprise par la nation du monopole des transports inscrits au Programme du Parti. »

ANNÉE 1910-1911

Table alphabétique des noms d'auteurs.

Table analytique

A

B

J

L

M

N

O

P

Q

R

S

BIBLIOGRAPHIE

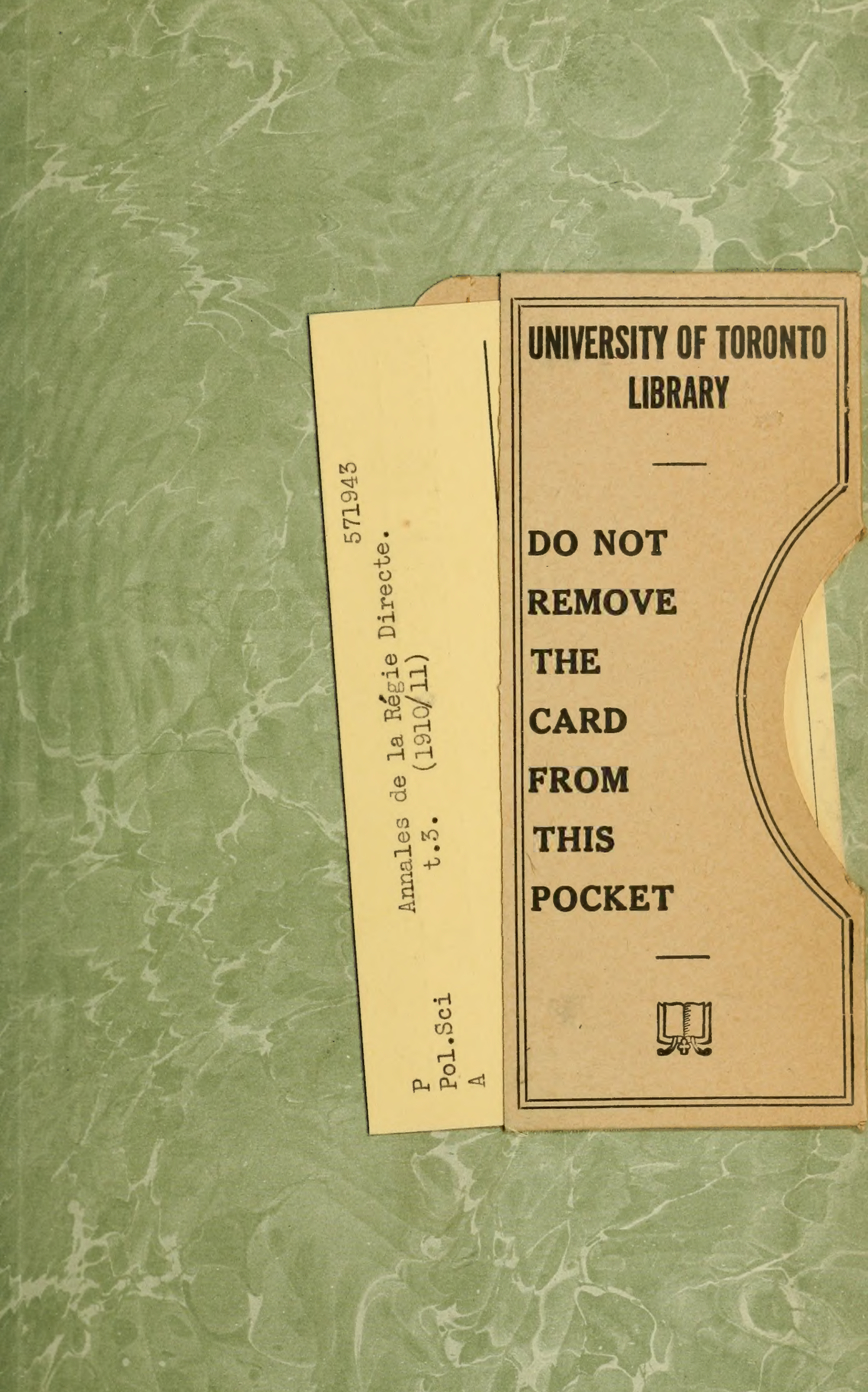
Curti (Theodor). — *Die Resultate des schweiz. Referendums*, p. 224. *Die Gesundheists-und Wohlfahrtspflege der Stadt Zürich*, p. 192.
Duret (Henri). — *De l'intervention des municipalités en matière d'habitations ouvrières*, p. 192.
Giusti (Ugo). — *La Finanze Municipali italiane nell'anno* 1909.
Hasse (Dr Hermann). — *Jahrbuch für Sozialen Fortschritt und freiheitliche Weltanschanung (Reformers Yearbook.-Guide Social)*, p. 256.
Pfluger (Paul), und Dr. Huppy (J.). — *Handbuch den Schweizerischs Gemeindesozialismus*, p. 128.
Riess (Dr Alfons). — *Kommunale Wirtschaftspflege*, p. 288.
Union Suisse des Fédérations Syndicales. — *La vie chère en Suisse*, p. 32.
Vroomann (Carl S.). — *American Railways Problems in the ligth of european experience, or government regulation versus government operation of railways*, p. 64.
Municipio di Verona. — I. Servizi Publici assunti in economia e in azenda speciale dal Comune (Monographia), p. 320.

Ce numéro a été composé et tiré par des ouvriers syndiqués.

Le Directeur-Gérant : Edgard Milhaud.






UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
571943
Annales de la Régie Directe.
t.3. (1910/11)
P
Pol.Sci
A